

AIRAC SUP 92/23 (ENR 5)

Data publikacji / publication date

10 AUG 2023

Obowiązuje od / Effective from

07 SEP 2023

Obowiązuje do / Effective to

17 APR 2024

TRENINGOWE LOTY UAV BVLOS

1. TERMIN

07 SEP 2023 - 17 APR 2024

Łączny czas aktywności strefy nie przekroczy 90 dni.

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Strefa czasowo rezerwowana wyznaczona na potrzeby zabezpieczenia treningowych lotów UAV BVLOS. Przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTR302

Granice poziome:

1.	52 08 48 N	021 16 37 E
2.	52 09 56 N	021 17 43 E
3.	52 10 22 N	021 18 45 E
4.	52 12 41 N	021 20 10 E
5.	52 11 36 N	021 26 25 E
6.	52 08 08 N	021 24 36 E
1.	52 08 48 N	021 16 37 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 2000 ft AMSL

4. ORGANIZATOR

Instytucja państwowa
Tel.: +48-695-207-961 lub +48-695-206-648

5. INFORMACJE DODATKOWE

- Strefa EPTR302 wydzielona jest z przestrzeni odpowiedzialności służby FIS WARSZAWA.
- Strefa EPTR302 podlega procedurze zamawiania, aktywacji i dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 oraz pkt 9.1 przez organizatora.
- Strefa kolizyjna EPP18 EMÓW należy do tego samego zarządzającego. Wlot i wykorzystanie strefy EPP18 możliwe dla lotów UAV podczas aktywności EPTR302.
- Organizator lotów będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic strefy pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
 - bufor poziomy: 500 m w przypadku stałopłatów oraz 150 m w przypadku wiroplatów;
 - bufor pionowy: 500 ft.

UAV BVLOS TRAINING FLIGHTS

DATES

07 SEP 2023 - 17 APR 2024

Total activity time of the area will not exceed 90 days.

TIMES (UTC)

As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY RESERVED AREA

The area is temporarily reserved for safeguarding UAV BVLOS training flights. Unclassified airspace.

EPTR302

Lateral limits:

1.	52 08 48 N	021 16 37 E
2.	52 09 56 N	021 17 43 E
3.	52 10 22 N	021 18 45 E
4.	52 12 41 N	021 20 10 E
5.	52 11 36 N	021 26 25 E
6.	52 08 08 N	021 24 36 E
1.	52 08 48 N	021 16 37 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 2000 ft AMSL

ORGANISER

State institution
Phone: +48-695-207-961 or +48-695-206-648

ADDITIONAL INFORMATION

Area EPTR302 is segregated within the area of responsibility of WARSZAWA FIS.
Area EPTR302 is to be requested, activated and deactivated by the organiser according to AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.1.
Conflict area EPP18 EMÓW belongs to the same operator. Entry and use of EPP18 area is possible for UAV flights during EPTR302 activity.
The organiser of flights will plan UAV flights taking into consideration the "do not cross" boundaries of the area reduced by safety buffers (adequate for the type of UAV used):

- lateral buffer: 500 m for fixed-wing and 150 m for rotor-wing UAVs;
- vertical buffer 500 ft.

- 5.5 Bezzałogowe statki powietrzne wykonujące loty w strefie EPTR302 będą wyposażone w funkcję Fail-safe/RTH, która uruchamia się samoczynnie w przypadku nieprawidłowości w locie lub może być włączona w każdej fazie lotu przez operatora. System Fail-Safe – funkcja systemu sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, reagującą automatycznie w przypadku utraty sygnału radiowego z nadajnika zdalnego sterowania, umożliwiającą wykonanie automatycznego lądowania awaryjnego lub innych zaprogramowanych czynności mających na celu bezpieczne zakończenie lotu lub zminimalizowanie negatywnych skutków zaistniałej awarii.
- 5.6 W przypadku utraty kontaktu radiowego z UAV i nie uruchomieniu się funkcji Fail-safe/RTH, operator UAV niezwłocznie powiadamia telefonicznie właściwy (dla strefy lub rejonu wylotu UAV) organ ATS przekazując:
- numer strefy EPTR lub jej część, w której nastąpiła utrata kontaktu;
 - czas, w którym utracono kontakt z UAV;
 - czas pozostały do wyczerpania baterii/paliwa;
 - ostatnio zarejestrowaną prędkość UAV;
 - ostatnio obrany kurs/kierunek lotu i to na ile prawdopodobne jest, że UAV będzie leciał z tym kursem;
 - ostatnią znaną wysokość na jakiej znajdował się UAV lub na jakiej utracono kontakt;
 - inne istotne informacje wynikające ze specyfiki zdarzenia.
- 5.7 W przypadku nawiązania ponownego kontaktu z UAV, operator informuje właściwy dla danej strefy organ ATS.
- 5.8 Użytkownik strefy zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy służbami AMC/ATS, a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywanie lotów w strefie (operatorami UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy.
- 5.9 Na żądanie służb AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w strefie przez UAV.
- 5.10 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności strefy będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: mapa.

UAVs operating within area EPTR302 will be fitted with a Fail-Safe/RTH system activated automatically in the event of any malfunction during flight and able to be switched on in each phase of flight by the operator. The Fail-Safe system is a function of the UAV control system triggered automatically on loss of signal from the remote controller, allowing for an automatic emergency landing or other programmed actions carried out in order to ensure a safe termination of flight or minimise the negative impact of a failure.

In the event of loss of radio communication with the UAV and failure of the Fail-Safe/RTH system to activate, the UAV operator shall immediately notify by phone the ATS unit (relevant for the area or zone of UAV departure) providing:

- number of EPTR area or part thereof in which loss of contact occurred;
- time when the contact with UAV was lost;
- time remaining for the battery/fuel depletion;
- last recorded UAV speed;
- last taken heading/direction of flight and how likely it is that the UAV will fly this heading;
- last known height at which the UAV was flying or at which loss of contact occurred;
- other relevant information resulting from the specificity of the occurrence.

In the event that contact with the UAV is resumed, the operator shall notify the ATS unit relevant for the area.

The user of the area shall provide telephone communication for effective and immediate contact between the AMC/ATS and the person directly responsible for flights carried out within the area (UAV operators) who will be available during the entire period of area activity.

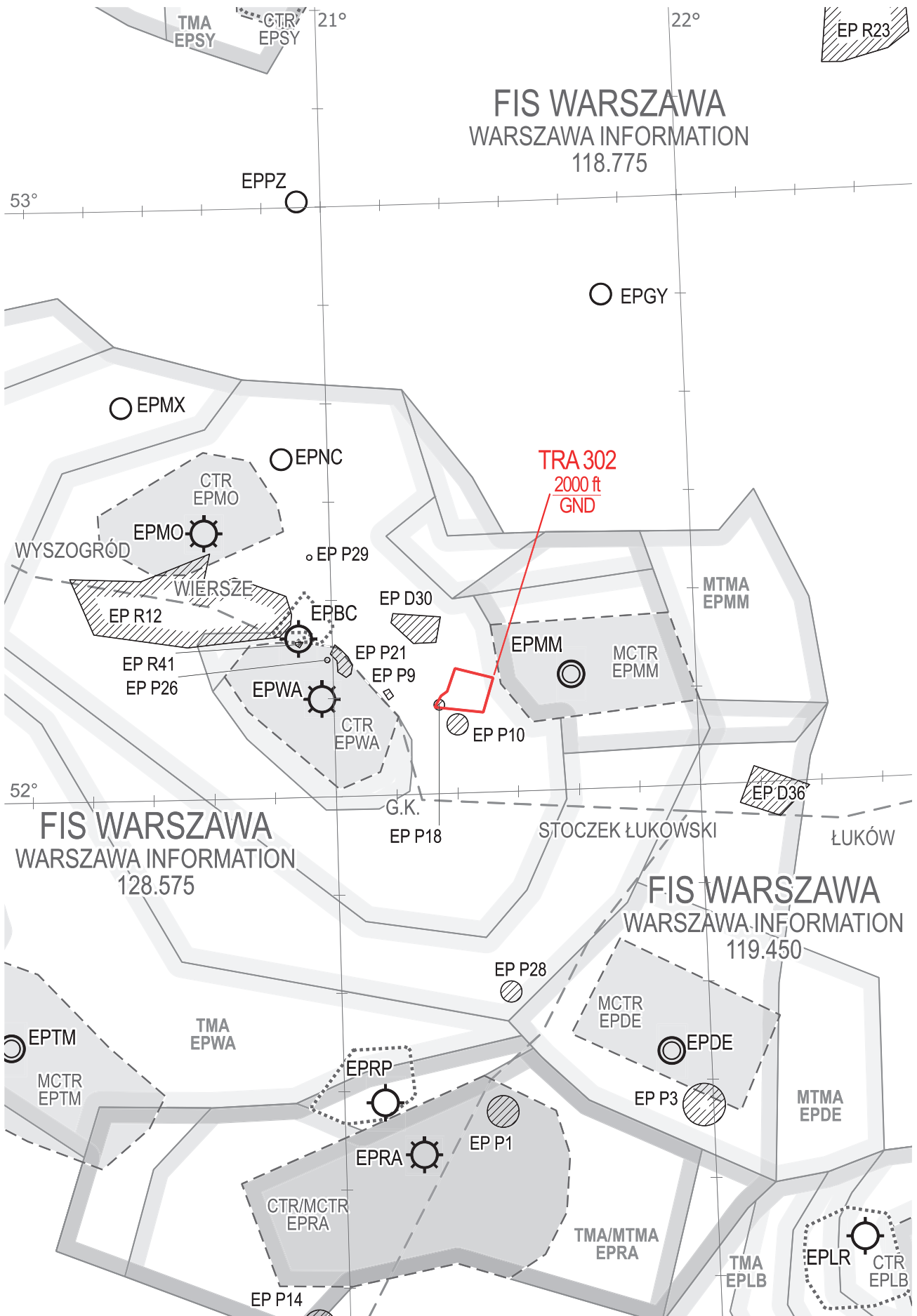
At the request of AMC/ATS, the operator is obliged to terminate the UAV flight within the area as quickly as possible.

Detailed information on the actual activity times of the area will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

See: chart.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 93/23 (ENR)

Data publikacji / Publication date

10 AUG 2023

Obowiązuje od / Effective from

25 SEP 2023

Obowiązuje do / Effective to

30 SEP 2023

SZKOLENIE LOTNICZE – WIELBARK

- TERMIN**
25 – 30 SEP 2023
- CZAS (UTC)**
Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
- STREFY CZASOWO REZERWOWANE**
Strefy wyznaczone dla zabezpieczenia szkolenia lotniczego. W trakcie aktywności stref przestrzeń niesklasyfikowana. Wlot do stref możliwy tylko po uzyskaniu zgody od organizatora.

EPTR464

Granice poziome:

- 53 33 58 N 020 21 02 E
- 53 31 50 N 021 16 10 E
- 53 10 00 N 021 13 50 E
- 53 12 08 N 020 18 22 E
- 53 33 58 N 020 21 02 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 95

Planowany czas aktywności:

25 SEP 2023 0600 - 0735 oraz 0830 - 2200
26 SEP 2023 0600 - 0705, 0945 - 1150 oraz 1245 - 2200
27 SEP 2023 0600 - 2200
28 SEP 2023 0600 - 1730
29 SEP 2023 0600 - 1435 oraz 1700 - 1800
30 SEP 2023 0600 - 0705 oraz 0945 - 1730

EPTR465

Granice poziome:

- 53 45 59 N 021 50 53 E
- 53 40 35 N 021 54 36 E
- 53 26 04 N 021 15 33 E
- 53 31 50 N 021 16 10 E
- 53 45 59 N 021 50 53 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 4000 ft AMSL

AERIAL TRAINING – WIELBARK

- DATE**
25 – 30 SEP 2023
- TIME (UTC)**
As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY RESERVED AREAS

Areas designated to safeguard aerial training. During the activity of the areas the airspace is unclassified. Entry into the areas is possible only upon permission from the organiser.

EPTR464

Lateral limits:

- 53 33 58 N 020 21 02 E
- 53 31 50 N 021 16 10 E
- 53 10 00 N 021 13 50 E
- 53 12 08 N 020 18 22 E
- 53 33 58 N 020 21 02 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 95

Planned activation times:

25 SEP 2023 0600 - 0735 and 0830 - 2200
26 SEP 2023 0600 - 0705, 0945 - 1150 and 1245 - 2200
27 SEP 2023 0600 - 2200
28 SEP 2023 0600 - 1730
29 SEP 2023 0600 - 1435 and 1700 - 1800
30 SEP 2023 0600 - 0705 and 0945 - 1730

EPTR465

Lateral limits:

- 53 45 59 N 021 50 53 E
- 53 40 35 N 021 54 36 E
- 53 26 04 N 021 15 33 E
- 53 31 50 N 021 16 10 E
- 53 45 59 N 021 50 53 E

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 4000 ft AMSL

Planowany czas aktywności:

25 SEP 2023 0600 - 0735 oraz 0830 - 2200
26 SEP 2023 0600 - 0705, 0945 - 1150 oraz 1245 - 2200
27 SEP 2023 0600 - 2200
28 SEP 2023 0600 - 1730
29 SEP 2023 0600 - 1435 oraz 1700 - 1800
30 SEP 2023 0600 - 0705 oraz 0945 - 1730

EPTR466 (loty UAV/TB2)

Granice poziome:

1. 53 33 58 N 020 21 02 E
2. 53 31 50 N 021 16 10 E
3. 53 10 00 N 021 13 50 E
4. 53 12 08 N 020 18 22 E
1. 53 33 58 N 020 21 02 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 155
Górna granica: FL 205

Planowany czas aktywności:

25 SEP 2023 0600 - 0735 oraz 0830 - 1550
26 SEP 2023 0600 - 0705, 0945 - 1150 oraz 1245 - 1730
27 SEP 2023 0600 - 1730
28 SEP 2023 0600 - 1730
29 SEP 2023 0600 - 1435 oraz 1700 - 1800
30 SEP 2023 0600 - 0705 oraz 0945 - 1730
oraz EPTS1, EPTF1, EPTS2 A, B, C, D w granicach poziomych i pionowych zgodnie z AIP Polska.

3.1 FIGHT PLAN BUFFER ZONE (FBZ) ORAZ RESTRYKCJE FUA

EPTR466Z

Granice poziome:

1. 53 33 37 N 020 16 37 E
2. 53 36 03 N 020 34 42 E
3. 53 34 24 N 021 17 02 E
4. 53 33 19 N 021 19 45 E
5. 53 31 44 N 021 20 33 E
6. 53 09 56 N 021 18 09 E
7. 53 07 59 N 021 16 32 E
8. 53 07 25 N 021 13 38 E
9. 53 09 33 N 020 18 12 E
10. 53 10 43 N 020 14 41 E
11. 53 12 16 N 020 14 02 E
1. 53 33 37 N 020 16 37 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 155
Górna granica: FL 205

RESTRYKCJE FUA

EPTR466ZR

Not available for traffic

4. WŁADZE ODPOWIEDZIALNE ZA ORGANIZACJĘ SZKOLENIA

Z-ca Dowódcy 22 Bazy Lotnictwa Taktycznego - Malbork
Tel. kom.: +48-519-038-161
Planowanie i koordynacja: 1 Skrzydło Lotnictwa Taktycznego/Wydział Ruchu Lotniczego
Tel. kom.: +48-519-038-104

5. ORGANIZACJA RUCHU LOTNICZEGO

- 5.1 Strefy EPTR464 - 466 zostały wydzielone z przestrzeni odpowiedzialności służby FIS WARSZAWA.
- 5.2 Strefy EPTS406 - 407 podlegają procedurze zamawiania, aktywacji i dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 oraz pkt 9.1 przez ARO EPMB, tel.: +48-261-537-222.
- 5.3 Organizator dokonał uzgodnień planowanego czasu aktywności strefy EPTR464 z zarządzającym Portem Lotniczym Olsztyn – Mazury (w przypadku zmiany rozkładu lotów na lotnisku EPSY zostanie to uwzględnione i opublikowane w formie NOTAM).

Planned activation times:

25 SEP 2023 0600 - 0735 and 0830 - 2200
26 SEP 2023 0600 - 0705, 0945 - 1150 and 1245 - 2200
27 SEP 2023 0600 - 2200
28 SEP 2023 0600 - 1730
29 SEP 2023 0600 - 1435 and 1700 - 1800
30 SEP 2023 0600 - 0705 and 0945 - 1730

EPTR466 (flights UAV/TB2)

Lateral limits:

1. 53 33 58 N 020 21 02 E
2. 53 31 50 N 021 16 10 E
3. 53 10 00 N 021 13 50 E
4. 53 12 08 N 020 18 22 E
1. 53 33 58 N 020 21 02 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 155
Upper limit: FL 205

Planned activation times:

25 SEP 2023 0600 - 0735 and 0830 - 1550
26 SEP 2023 0600 - 0705, 0945 - 1150 and 1245 - 1730
27 SEP 2023 0600 - 1730
28 SEP 2023 0600 - 1730
29 SEP 2023 0600 - 1435 and 1700 - 1800
30 SEP 2023 0600 - 0705 and 0945 - 1730
and EPTS1, EPTF1, EPTS2 A, B, C, D within horizontal and vertical limits in accordance with AIP Poland.

FIGHT PLAN BUFFER ZONE (FBZ) AND FUA RESTRICTIONS

EPTR466Z

Lateral limits:

1. 53 33 37 N 020 16 37 E
2. 53 36 03 N 020 34 42 E
3. 53 34 24 N 021 17 02 E
4. 53 33 19 N 021 19 45 E
5. 53 31 44 N 021 20 33 E
6. 53 09 56 N 021 18 09 E
7. 53 07 59 N 021 16 32 E
8. 53 07 25 N 021 13 38 E
9. 53 09 33 N 020 18 12 E
10. 53 10 43 N 020 14 41 E
11. 53 12 16 N 020 14 02 E
1. 53 33 37 N 020 16 37 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 155
Upper limit: FL 205

FUA RESTRICTIONS

EPTR466ZR

Not available for traffic

AUTHORITY RESPONSIBLE FOR THE ORGANISATION OF THE EXERCISE

Deputy Commander of the 22nd Tactical Air Base - Malbork
Mobile: +48-519-038-161
Planning and coordination: 1st Tactical Air Wing/Air Traffic Department
Mobile: +48-519-038-104

ORGANISATION OF AIR TRAFFIC

Areas EPTR464 - 466 are segregated within the area of responsibility of WARSZAWA FIS.

Areas EPTS406 - 407 will be requested, activated/deactivated in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.1 by the ARO EPMB, phone: +48-261-537-222.

Organiser has made arrangements of planned activity times of area EPTR464 with administration of Olsztyn - Mazury Airport (in case of change in flights schedule on EPSY aerodrome it will be included and published in NOTAM).

- 5.4 Strefa EPTR465 posiada priorytet w stosunku do EPTS475.
- 5.5 Lotniska startu i lądowania: EPML, EPMB, EPKK, EPPW, EPKS, EPLK.
- 5.6 Organizator szkolenia będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic strefy pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
- bufor poziomy: 500 m w przypadku stałopłatów oraz 150 m w przypadku wiroplątów;
- bufor pionowy: 500 ft.
- 5.7 Użytkownik strefy EPTR466 (w przypadku braku aktywności EPTS2) zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy służbami AMC/ATS, a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywane lotów w strefie (operatorami UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy.
- 5.8 Na żądanie służb AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w strefie przez UAV.
- 5.9 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności strefy będą dostępne w AMC Polska, tel.:+48 22-574-57-33 – 35.

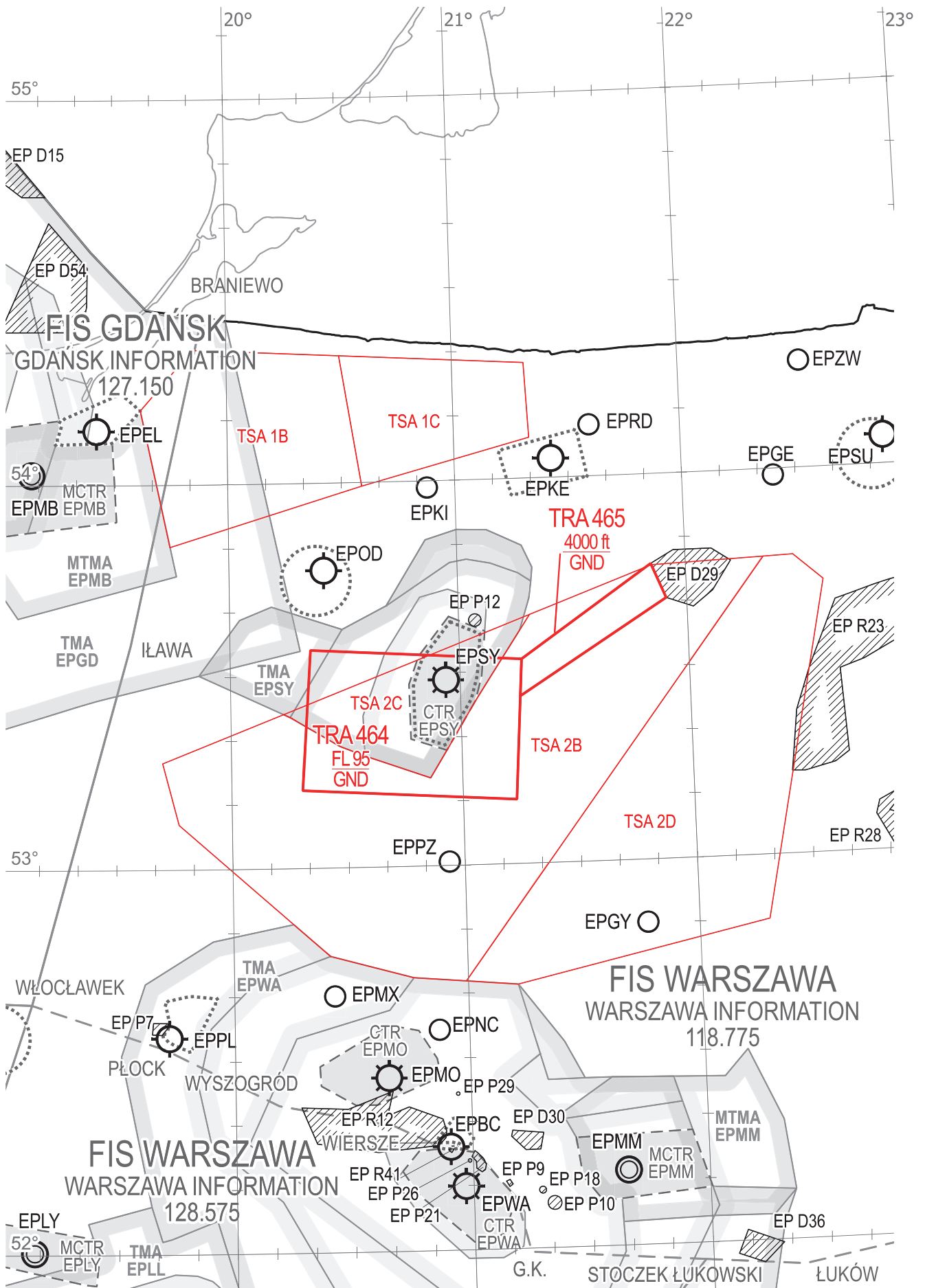
Patrz: mapa.

- KONIEC -

- The EPTR465 has priority over EPTS475.
- Take-off and landing aerodromes: EPML, EPMB, EPKK, EPPW, EPKS, EPLK.
- The organiser will plan UAV flights taking into consideration the "do-not-cross" boundaries of the areas reduced by safety buffers (adequate for the UAV type used):
- lateral buffer: 500 m for fixed-wing and 150 m for rotor-wing UAVs;
- horizontal buffer: 500 ft.
- The EPTR466 area user (in the event of EPTS2 inactivity) shall provide telephone communication for effective and immediate contact between AMC/ATS and the person responsible for flights carried out within the area (UAV operators) who will be available during the period of the area activity.
- At the request of AMC/ATS the operator is obliged to terminate the UAV flight within the area as quickly as possible.
- Detailed information on the actual activity times of the area will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

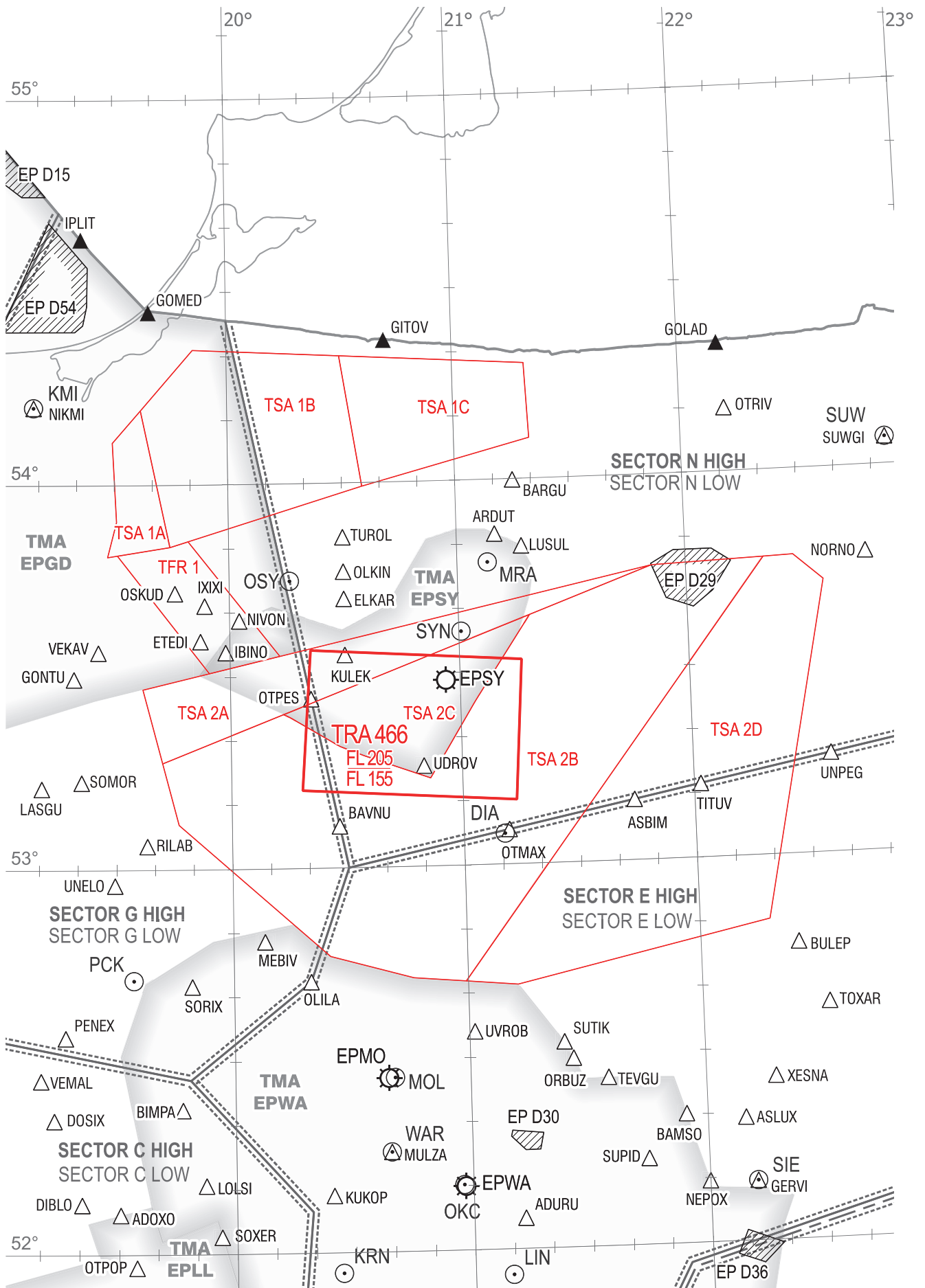
See: chart.

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



NOT TO SCALE

ACC SECTORS

AIRAC SUP 94/23 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date
10 AUG 2023

Obowiązuje od / Effective from
07 SEP 2023

Obowiązuje do / Effective to
05 OCT 2023 EST

TYMCZASOWE PRZESZKODY LOTNICZE W REJONIE LOTNISKA CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA)

Niniejszy Suplement przedstawia informacje o przeszkodach lotniczych występujących w rejonie lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) z planowanym czasem posadowienia dłuższym niż 6 miesięcy, nie wpływające na minima i parametry wdrożonych operacyjnie procedur lotu SID i IAPCH dla EPWA.

I.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: TB/TBOMP/LK/0708/36/2020 T2.TBOMP.060.202.2021.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK-633-012/74/20 OSK.633.125.353.2021

2. Opis:

Żurawie budowlane Ż1, Ż6, Ż7 oraz żurawie samojezdne S1, S6 i S7 do montażu i demontażu żurawi budowlanych. Żurawie budowlane Ż1 i Ż6 oraz żurawie samochodowe S1, S6 i S7 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Wynałazek 3.

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:

żurawie zlokalizowane 176 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 2050 m po prawej stronie, podchodząc na RWY 29.

Współrzędne:

Ż1/S1: 52 10 44,30 N 020 59 31,80E

Ż6/S6: 52 10 46,50 N 020 59 34,90 E

Ż7/S7: 52 10 47,20 N 020 59 32,70 E

4. Wysokości:

maksymalne wysokości:

Ż6: 159,36 m/522,83 ft AMSL;

S6: 169,36 m/555,64 ft AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

Ż1, S1: do 31 DEC 2023

Ż6, Ż7, S6, S7: do 30 DEC 2023

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1, Ż6, Ż7, S1, S6, S7: dzienne – TAK, nocne – TAK.

II.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.253.2022.MK

Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.29.870.2021

2. Opis:

Żurawie budowlane Ż5, Ż6 i Ż7 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Jutrzenki.

Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem podejścia:

TEMPORARY AERONAUTICAL OBSTACLES IN THE VICINITY OF WARSAW CHOPIN AIRPORT (EPWA)

This Supplement provides information on temporary aeronautical obstacles located in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA) for a planned period longer than 6 months, not affecting the minima and parameters of operationally applicable SID and IAPCH procedures for EPWA.

Legal basis:

PPL arrangement: TB/TBOMP/LK/0708/36/2020 T2.TBOMP.060.202.2021.MK
PANSNA arrangement: OSK-633-012/74/20 OSK.633.125.353.2021

Description:

Construction cranes Ż1, Ż6, Ż7 and mobile cranes S1, S6, S7 for erecting/dismantling construction cranes. The construction cranes Ż1, Ż6 and mobile cranes S1, S6, S7 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Wynałazek 3.

OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

cranes located 176 m before THR 29, measuring along RCL and 2050 m to the right of RWY 29 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1: 52 10 44.30 N 020 59 31.80 E

Ż6/S6: 52 10 46.50 N 020 59 34.90 E

Ż7/S7: 52 10 47.20 N 020 59 32.70 E

Heights:

maximum heights:

Ż6: 159,36 m/522.83 ft AMSL

S6: 169,36 m/555.64 ft AMSL.

Expected time of operation:

Ż1, S1: till 31 DEC 2023

Ż6, Ż7, S6, S7: till 30 DEC 2023

Obstacle marking/lighting:

Ż1, Ż6, Ż7, S1, S6, S7: day – YES, night – YES.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.253.2022.MK

PANSNA arrangement: OSK.633.29.870.2021

Description:

Tower cranes Ż5, Ż6 and Ż7 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Jutrzenki.

OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:

Ż5 zlokalizowany 2639 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 256 m po lewej stronie podchodząc na THR 15,
Ż6 zlokalizowany 2688 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 217 m po lewej stronie podchodząc na THR 15,
Ż7 zlokalizowany 2724 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 256 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

Ż5: 52 12 02,015 N 020 56 27,325 E
Ż6: 52 12 02,835 N 020 56 24,274 E
Ż7: 52 12 04,475 N 020 56 25,180 E

4. Wysokości:

maksymalna wysokość:

Ż6: 159,90 m/524,60 ft AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

Ż5, Ż6, Ż7: do 16 AUG 2023

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż5: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż6: dzienne – TAK, nocne – TAK,
Ż7: dzienne – TAK, nocne – TAK.

III.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.95.2022.JG
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.35.078.2022

2. Opis:

Samochody ciężarowe, hydrauliczny dźwig samochodowy (HDS) i koparki gąsienicowe stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

al. Krakowska, dz. ewid. 35/(31, 32, 33, 34, 36, 17, 18, 19, 20, 27, 22, 23, 24, 25) z obrębów 20602 oraz 2/(72, 73, 76, 81) z obrębów 20607.

Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem podejścia:

SB1 zlokalizowany 570 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1 m po lewej stronie podchodząc na THR 15,

SB2 zlokalizowany 481 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 102 m po lewej stronie podchodząc na THR 15,

SB3 zlokalizowany 375 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 95 m po lewej stronie podchodząc na THR 15,

SB4 zlokalizowany 426 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 91 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

SB1: 52 10 59,16 N 020 57 07,10 E
SB2: 52 10 58,16 N 020 57 14,04 E
SB3: 52 10 55,04 N 020 57 16,31 E
SB4: 52 10 56,43 N 020 57 14,84 E

4. Wysokości:

maksymalna wysokość:

SB1: 119,87 m/393,28 ft AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 OCT 2023.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

SB1: dzienne – TAK, nocne – TAK,
SB2: dzienne – TAK, nocne – TAK,
SB3: dzienne – TAK, nocne – TAK,
SB4: dzienne – TAK, nocne – TAK.

IV.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.154.2022.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.79.190.2022

2. Opis:

Żurawie stacjonarne Ż1, Ż2 i Ż3 oraz żurawie samochodowe S1, S2 i S3 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Szturmowa 2

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Ż5 located 2639 m before THR 15 measuring along RCL and 256 m to the left of THR 15 approach path,

Ż6 located 2688 m before THR 15 measuring along RCL and 217 m to the left of THR 15 approach path,

Ż7 located 2724 m before THR 15 measuring along RCL and 256 m to the left of THR 15 approach path.

Coordinates:

Ż5: 52 12 02.015 N 020 56 27.325 E
Ż6: 52 12 02.835 N 020 56 24.274 E
Ż7: 52 12 04.475 N 020 56 25.180 E

Heights:

maximum height:

Ż6: 159.90 m/524.60 ft AMSL.

Expected time of operation:

Ż5, Ż6, Ż7: till 16 AUG 2023

Obstacle marking/lighting:

Ż5: day – YES, night – YES,
Ż6: day – YES, night – YES,
Ż7: day – YES, night – YES.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.95.2022.JG
PANSA arrangement: OSK.633.35.078.2022

Description:

Trucks, hydraulic truck crane (HDS) and crawler excavators are aerodrome obstacles.

Location:

al. Krakowska, plot No. 35/(31, 32, 33, 34, 36, 17, 18, 19, 20, 27, 22, 23, 24, 25), 20602 and plot No. 2/(72, 73, 76, 81), 20607.

OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:

SB1 located 570 m before THR 15 measuring along RCL and 1 m to the left of THR 15 approach path,

SB2 located 481 m before THR 15 measuring along RCL and 102 m to the left of THR 15 approach path,

SB3 located 375 m before THR 15 measuring along RCL and 95 m to the left of THR 15 approach path,

SB4 located 426 m before THR 15 measuring along RCL and 91 m to the left of THR 15 approach path.

Coordinates:

SB1: 52 10 59.16 N 020 57 07.10 E
SB2: 52 10 58.16 N 020 57 14.04 E
SB3: 52 10 55.04 N 020 57 16.31 E
SB4: 52 10 56.43 N 020 57 14.84 E

Heights:

maximum height:

SB1: 119.87 m/393.28 ft AMSL.

Expected time of operation:

till 31 OCT 2023.

Obstacle marking/lighting:

SB1: day – YES, night – YES,
SB2: day – YES, night – YES,
SB3: day – YES, night – YES,
SB4: day – YES, night – YES.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.154.2022.MK
PANSA arrangement: OSK.633.79.190.2022

Description:

Tower cranes Ż1, Ż2 and Ż3 and mobile cranes S1, S2 and S3 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Szturmowa 2

OLS location: inner horizontal surface.

Lokalizacja względem podejścia:

Ż1/S1 zlokalizowany 1938 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1807 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.

Ż2/S2 zlokalizowany 1953 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1752 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.

Ż3/S3 zlokalizowany 2007 m przed THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1777 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.

Współrzędne:

Ż1/S1: 52 10 13,50 N 021 00 50,60 E

Ż2/S2: 52 10 11,70 N 021 00 50,10 E

Ż3/S3: 52 10 11,70 N 021 00 53,20 E

4. Wysokości:

maksymalne wysokości:

Ż3: 169 m/554,46 ft AMSL, S3: 179 m/587,26 AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 AUG 2023.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK,

S1: dzienne – TAK, nocne – TAK,

Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK,

S2: dzienne – TAK, nocne – TAK,

Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK,

S3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

V.**1. Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.204.2022.MK

Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.137.320.2022

2. Opis:

Żurawie stacyjne Ż1, Ż2, Ż3 i Ż4 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Instalatorów 5

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:

Ż1 zlokalizowany 1843 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1128 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Ż2 zlokalizowany 1802 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1159 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Ż3 zlokalizowany 1800 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1065 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Ż4 zlokalizowany 1760 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1100 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

Ż1: 52 11 52,70 N 020 57 27,60 E

Ż2: 52 11 52,00 N 020 57 30,10 E

Ż3: 52 11 50,50 N 020 57 25,80 E

Ż4: 52 11 49,90 N 020 57 28,40 E

4. Wysokości:

maksymalna wysokość:

Ż2: 161,50 m/529,85 ft AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

do 31 AUG 2023.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK,

Ż2: dzienne – TAK, nocne – TAK,

Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK,

Ż3: dzienne – TAK, nocne – TAK.

VI.**1. Podstawa prawna:**

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.216.2022.MK

Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.180.866.2021

2. Opis:

Żurawie stacyjne Ż4 i Ż5 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja**Location relative to approach path:**

Ż1/S1 located 1938 m before THR 29 measuring along RCL and 1807 m to the right of THR 29 approach path.

Ż2/S2 located 1953 m before THR 29 measuring along RCL and 1752 m to the right of THR 29 approach path.

Ż3/S3 located 2007 m before THR 29 measuring along RCL and 1777 m to the right of THR 29 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1: 52 10 13.50 N 021 00 50.60 E

Ż2/S2: 52 10 11.70 N 021 00 50.10 E

Ż3/S3: 52 10 11.70 N 021 00 53.20 E

Heights:

maximum heights:

Ż3: 169 m/554.46 ft AMSL, S3: 179 m/587.26 AMSL.

Expected time of operation:

till 31 AUG 2023 .

Obstacle marking/lighting:

Ż1: day – YES, night – YES,

S1: day – YES, night – YES,

Ż2: day – YES, night – YES,

S2: day – YES, night – YES,

Ż3: day – YES, night – YES,

S3: day – YES, night – YES.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.204.2022.MK

PANSA arrangement: OSK.633.137.320.2022

Description:

Tower cranes Ż1, Ż2, Ż3 and Ż4 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Instalatorów 5

OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

Ż1 located 1843 m before THR 15 measuring along RCL and 1128 m to the left of THR 15 approach path.

Ż2 located 1802 m before THR 15 measuring along RCL and 1159 m to the left of THR 15 approach path.

Ż3 located 1800 m before THR 15 measuring along RCL and 1065 m to the left of THR 15 approach path.

Ż4 located 1760 m before THR 15 measuring along RCL and 1100 m to the left of THR 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 11 52.70 N 020 57 27.60 E

Ż2: 52 11 52.00 N 020 57 30.10 E

Ż3: 52 11 50.50 N 020 57 25.80 E

Ż4: 52 11 49.90 N 020 57 28.40 E

Heights:

maximum height:

Ż2: 161.50 m/529.85 ft AMSL.

Expected time of operation:

till 31 AUG 2023.

Obstacle marking/lighting:

Ż1: day – YES, night – YES,

Ż2: day – YES, night – YES,

Ż3: day – YES, night – YES,

Ż4: day – YES, night – YES.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.216.2022.MK

PANSA arrangement: OSK.633.180.866.2021

Description:

Tower cranes Ż4 and Ż5 are aeronautical obstacles.

Location:

Dzielnica Włochy, obr. 2-07-02, dz.ew. 15/2 i 14
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:
Ż4 zlokalizowany 2198 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 581 m po prawej stronie podchodząc na THR 15.

Ż5 zlokalizowany 2119 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 669 m po prawej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

Ż4: 52 11 36,60 N 020 55 59,50 E
Ż5: 52 11 33,00 N 020 55 57,40 E

4. Wysokości:

maksymalna wysokość:

Ż4: 150,50 m/493,76 ft AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

Ż4: do 31 JUL 2023,

Ż5: do 30 OCT 2023.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż4: dzienne – TAK, nocne – TAK,

Ż5: dzienne – TAK, nocne – TAK.

VII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.277.2022.JG

Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.20.458.2022.

2. Opis:

Żuraw samochodowy S1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

ul. Oleńki 12 Dawidy Bankowe

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:

S1 zlokalizowany 931 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 2351 m po lewej stronie podchodząc na THR 33.

Współrzędne:

S1: 52 07 53,40 N 020 57 28,90 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

S1: 158,50 m/520,02 ft AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

do 30 DEC 2023.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

VIII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.297.2022.MK

Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.211.517.2022

2. Opis:

Żuraw samochodowy S1 stanowi przeszkodę lotniczą.

3. Lokalizacja:

ul. Jerzego Różyckiego w Zamieniu.

Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:

S1 zlokalizowany 3586 m przed THR 33 mierząc wzdłuż RCL i 2380 m po lewej stronie podchodząc na THR 33.

Współrzędne:

S1: 52 06 57,80 N 020 58 15,80 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

S1: 160 m/524,93 ft AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

do 30 SEP 2023.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

Włochy district, plot No.15/2 and 14, 2-07-02
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż4 is located 2198 m before THR 15 measuring along RCL and 581 m to the right of THR 15 approach path.

Ż5 is located 2119 m before THR 15 measuring along RCL and 669 m to the right of THR 15 approach path.

Coordinates:

Ż4: 52 11 36.60 N 020 55 59.50 E
Ż5: 52 11 33.00 N 020 55 57.40 E

Heights:

maximum height:

Ż4: 150.50 m/493.76 ft AMSL.

Expected time of operation:

Ż4: till 31 JUL 2023,

Ż5: till 30 OCT 2023.

Obstacle marking/lighting:

Ż4: day – YES, night – YES,

Ż5: day – YES, night – YES.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.277.2022.JG.

PANSA arrangement: OSK.633.20.458.2022.

Description:

Mobile crane S1 is an aeronautical obstacle.

Location:

ul. Oleńki 12 Dawidy Bankowe

OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

S1 located 931 m before THR 33, measuring along RCL and 2351 m to the left of THR 33 approach path.

Coordinates:

S1: 52 07 53.40 N 020 57 28.90 E

Heights:

Maximum height:

S1: 158.50 m/520.02 ft AMSL.

Expected time of operation:

till 30 DEC 2023.

Obstacle marking/lighting:

S1: day – YES, night – YES.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.297.2022.MK

PANSA arrangement: OSK.633.211.517.2022

Description:

Mobile crane S1 is an aeronautical obstacle.

Location:

ul. Jerzego Różyckiego, Zamieniu.

OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:

S1 located 3586 m before THR 33, measuring along RCL and 2380 m to the left of THR 33 approach path.

Coordinates:

S1: 52 06 57.80 N 020 58 15.80 E

Heights:

Maximum height:

S1: 160 m/524.93 ft AMSL.

Expected time of operation:

till 30 SEP 2023.

Obstacle marking/lighting:

S1: day – YES, night – YES.

IX.

1. **Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.350.2022.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.235.589.2022
2. **Opis:**
Żuraw budowlany Ż1 i żuraw samochodowy S2 stanowią przeszkody lotnicze.
3. **Lokalizacja:**
ul. Łopuszańska 47.
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.
Lokalizacja względem podejścia:
Ż1 zlokalizowany 1771 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 107 m po prawej stronie podchodząc na THR 15,
S2 zlokalizowany 1741 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 85 m po prawej stronie podchodząc na THR 15.
Współrzędne:
Ż1: 52 11 31,70 N 020 56 32,10 E
S2: 52 11 31,20 N 020 56 33,90 E
4. **Wysokości:**
Maksymalna wysokość:
Ż1: 148,80 m/488,18 ft AMSL,
S2: 148,40 m/486,87 ft AMSL.
5. **Przewidywany czas pracy:**
do 15 DEC 2023.
6. **Oznakowanie/świetlenie przeszkodowe:**
S2, Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

X.

1. **Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.358.2022.MK
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.242.604.2022
2. **Opis:**
Żuraw budowlany Ż1 i żuraw samochodowy S2 stanowią przeszkody lotnicze.
3. **Lokalizacja:**
ul. Włodarzewska 59.
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.
Lokalizacja względem podejścia:
Ż1 zlokalizowany 2329 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1156 m po lewej stronie podchodząc na THR 15,
S2 zlokalizowany 2308 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1164 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.
Współrzędne:
Ż1: 52 12 07,00 N 020 57 16,80 E
S2: 52 12 06,50 N 020 57 17,70 E
4. **Wysokości:**
maksymalna wysokość:
Ż1: 156,56 m/513,64 ft AMSL, S2: 158,04 m/518,50 ft AMSL.
5. **Przewidywany czas pracy:**
do 30 SEP 2023.
6. **Oznakowanie/świetlenie przeszkodowe:**
Ż1, S2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XI.

1. **Podstawa prawna:**
Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.69.2023.JG
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.38.2023.86
2. **Opis:**
Żuraw budowlany Ż1 stanowi przeszkodę lotniczą.
3. **Lokalizacja:**
ul. Równoległa 16.
Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.
Lokalizacja względem podejścia:
Ż1 zlokalizowany 2395 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 370 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.
Współrzędne:
Ż1: 52 11 56,80 N 020 56 38,70 E

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.350.2022.MK
PANSAs arrangement: OSK.633.235.589.2022

Description:

Construction crane Ż1 and mobile crane S2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Łopuszańska 47.
OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:

Ż1 located 1771 m before THR 15, measuring along RCL and 107 m to the right of THR 15 approach path,
S2 located 1741 m before THR 15, measuring along RCL and 85 m to the right of THR 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 11 31.70 N 020 56 32.10 E
S2: 52 11 31.20 N 020 56 33.90 E

Heights:

Maximum height:
Ż1: 148.80 m/488.18 ft AMSL,
S2: 148.40 m/486.87 ft AMSL.

Expected time of operation:

till 15 DEC 2023.

Obstacle marking/lighting:

S2, Ż1: day – YES, night – YES.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.358.2022.MK
PANSAs arrangement: OSK.633.242.604.2022

Description:

Construction crane Ż1 and mobile crane S2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Włodarzewska 59.
OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:

Ż1 located 2329 m before THR 15 measuring along RCL and 1156 m to the left of THR 15 approach path,
S2 located 2308 m before THR 15 measuring along RCL and 1164 m to the left of THR 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 12 07.00 N 020 57 16.80 E
S2: 52 12 06.50 N 020 57 17.70 E

Heights:

maximum height:
Ż1: 156.56 m/513.64 ft AMSL, S2: 158.04 m/518.50 ft AMSL.

Expected time of operation:

till 30 SEP 2023.

Obstacle marking/lighting:

Ż1, S2: day – YES, night – YES.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.69.2023.JG
PANSAs arrangement: OSK.633.38.2023.86

Description:

Construction crane Ż1 is an aeronautical obstacle.

Location:

ul. Równoległa 16.
OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:

Ż1 located 2395 m before THR 15 measuring along RCL and 370 m to the left of THR 15 approach path.

Coordinates:

Ż1: 52 11 56.80 N 020 56 38.70 E

4. Wysokości:

maksymalna wysokość:
Ż1: 153,30 m/502,95 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 29 FEB 2024.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.84.2023.JG
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.53.2023.122

2. Opis:

Żuraw budowlany Ż1 i żuraw samochodowy S1 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Taśmowa 5.
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:
Ż1/S1 zlokalizowany 98 m za THR 29 mierząc wzdłuż RCL i 1986 m po prawej stronie podchodząc na THR 29.

Współrzędne:

Ż1/S1: 52 10 46,15 N 020 59 16,98 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
Ż1: 152,00 m/498,68 ft AMSL,
S1: 170,00 m/557,74 ft AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

do 30 JUN 2024.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

Ż1, S1: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XIII.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.139.2023.JG
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.96.2023.216

2. Opis:

Żurawie samochodowe S1, S2 stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

ul. Jutrzenki 92.
Lokalizacja OLS: powierzchnia pozioma wewnętrzna.

Lokalizacja względem podejścia:
S1 zlokalizowany 1918 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1164 m po prawej stronie podchodząc na THR 15.
S2 zlokalizowany 1939 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 1201 m po prawej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

S1: 52 11 19,70 N 020 55 39,40 E

S2: 52 11 19,70 N 020 55 37,20 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:
S1/S2: 165,00 m/541,33 ft AMSL

5. Przewidywany czas pracy:

do 20 DEC 2023.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

S1, S2: dzienne – TAK, nocne – TAK.

XIV.

1. Podstawa prawna:

Uzgodnienie PPL: PPL.TO.TOZP.07.141.2023.JG
Uzgodnienie PAŻP: OSK.633.93.2023.209

2. Opis:

Koparki, ładowarki kołowe, samochody samowyladowcze stanowią przeszkody lotnicze.

3. Lokalizacja:

Heights:

maximum height:
Ż1: 153.30 m/502.95 ft AMSL

Expected time of operation:

till 29 FEB 2024.

Obstacle marking/lighting:

Ż1: day – YES, night – YES.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.84.2023.JG
PANSAs arrangement: OSK.633.53.2023.122

Description:

Construction crane Ż1 and mobile crane S1 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Taśmowa 5.
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
Ż1/S1 located 98 m behind THR 29 measuring along RCL and 1986 m to the right of THR 29 approach path.

Coordinates:

Ż1/S1: 52 10 46.15 N 020 59 16.98 E

Heights:

Maximum height:
Ż1: 152.00 m/498.68 ft AMSL,
S1: 170.00 m/557.74 ft AMSL.

Expected time of operation:

till 30 JUN 2024.

Obstacle marking/lighting:

Ż1, S1: day – YES, night – YES.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.139.2023.JG
PANSAs arrangement: OSK.633.96.2023.216

Description:

Mobile cranes S1, S2 are aeronautical obstacles.

Location:

ul. Jutrzenki 92.
OLS location: inner horizontal surface.

Location relative to approach path:
S1 located 1918 m before THR 15 measuring along RCL and 1164 m to the right of THR 15 approach path.
S2 located 1939 m before THR 15 measuring along RCL and 1201 m to the right of THR 15 approach path.

Coordinates:

S1: 52 11 19.70 N 020 55 39.40 E

S2: 52 11 19.70 N 020 55 37.20 E

Heights:

Maximum height:
S1/S2: 165.00 m/541.33 ft AMSL

Expected time of operation:

till 20 DEC 2023.

Obstacle marking/lighting:

S1, S2: day – YES, night – YES.

Legal basis:

PPL arrangement: PPL.TO.TOZP.07.141.2023.JG
PANSAs arrangement: OSK.633.93.2023.209

Description:

Excavators, wheeled loaders, dump trucks are aeronautical obstacles.

Location:

Teren za THR 15.

Lokalizacja OLS: powierzchnia podejścia RWY 15.

Lokalizacja względem podejścia:

Pkt 8A zlokalizowany 497 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 120 m po prawej stronie podchodząc na THR 15,

Pkt 9A zlokalizowany 477 m przed THR15 mierząc wzdłuż RCL i 40 m po lewej stronie podchodząc na THR 15,

Pkt 10A zlokalizowany 271 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 149 m po prawej stronie podchodząc na THR 15,

Pkt 11A zlokalizowany 586 m przed THR 15 mierząc wzdłuż RCL i 25 m po lewej stronie podchodząc na THR 15.

Współrzędne:

8A: 52 10 55,17 N 020 57 03,30 E

9A: 52 10 53,79 N 020 57 02,05 E

10A: 52 10 48,28 N 020 57 07,57 E

11A: 52 10 49,77 N 020 57 08,76 E

4. Wysokości:

Maksymalna wysokość:

9A: 118,08 m/387,40 ft AMSL.

5. Przewidywany czas pracy:

do 11 JUN 2024.

6. Oznakowanie/oświetlenie przeszkodowe:

dzienne – TAK, nocne – TAK.

Uwaga:

obiekty nie stanowiące przeszkód lotniczych nie wymagają oznakowania przeszkodowego.

Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 83/23.

Patrz: mapa.

Area behind THR 15.

OLS location: RWY 15 approach surface.

Location relative to approach path:

Point 8A located 497 m before THR 15 measuring along RCL and 120 m to the right of THR 15 approach path,

Point 9A located 477 m before THR 15 measuring along RCL and 40 m to the left of THR 15 approach path,

Point 10A located 271 m before THR 15 measuring along RCL and 149 m to the right of THR 15 approach path,

Point 11A located 586 m before THR 15 measuring along RCL and 25 m to the left of THR 15 approach path.

Coordinates:

8A: 52 10 55.17 N 020 57 03.30 E

9A: 52 10 53.79 N 020 57 02.05 E

10A: 52 10 48.28 N 020 57 07.57 E

11A: 52 10 49.77 N 020 57 08.76 E

Heights:

Maximum height:

9A: 118.08 m/387.40 ft AMSL.

Expected time of operation:

till 11 JUN 2024.

Obstacle marking/lighting:

day – YES, night – YES.

Note:

objects that are not aeronautical obstacles do not require obstacle marking.

This Supplement replaces Supplement 83/23.

See: chart.

- KONIEC -

- END -



I - OBSTACLE NUMBER
556 - ELEV IN FEET

NOT TO SCALE

AIRAC SUP 95/23 (AD 2 EPWR)

Data publikacji / Publication date
10 AUG 2023

Obowiązuje od / Effective from
07 SEP 2023

Obowiązuje do / Effective to
25 JAN 2024

ODDANIE DO UŻYTKU HANGARU Z PŁYTĄ PRZEDHANGAROWĄ ORAZ TWY A3 NA LOTNISKU WROCŁAW-STRACHOWICE (EPWR)

Na lotnisku Wrocław-Strachowice (EPWR) oddany zostanie do użytku hangar z płytą przedhangarową oraz TWY A3.

1. SZEROKOŚĆ, NAWIERZCHNIA, NOŚNOŚĆ TWY

TWY A3 – 23 m. CONC. PCN 60/R/B/W/U

Brak świateł linii środkowej oraz świateł krawędziowych TWY.

Zastosowano oświetlenie powierzchniowe.

Zastosowano światła miejsca pośredniego oczekiwania.

Zastosowano oznakowanie poziome TOWING ONLY.

2. WYMIARY NAWIERZCHNIA, NOŚNOŚĆ PŁYTY PRZEDHANGAROWEJ

Płyta przedhangarowa 112.5 m x 65 m. CONC. PCN 60/R/B/W/U

Płyta z dwoma stanowiskami postojowymi, umożliwiającymi postój dwóch statków powietrznych kodu C.

Stanowiska 29H oraz 30H są stanowiskami hangarowymi kodu C przeznaczonymi do obsługi technicznej statków powietrznych.

3. PROCEDURY DOTYCZĄCE HOLOWANIA ORAZ POSTOJU STATKÓW POWIETRZNYCH

Zabrania się kołowania na włączonych silnikach na TWY A3 oraz na stanowiskach 29H i 30H.

Holowanie statków powietrznych na TWY A3 oraz na stanowiskach 29H i 30H następuje po wyłączeniu silników napędowych.

Wypychanie/wpychanie statków powietrznych z/do hangaru może być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

Wszystkie manewry statków powietrznych na płycie przedhangarowej mogą być wykonywane wyłącznie pod nadzorem koordynatora ruchu naziemnego.

4. INFORMACJE DODATKOWE

Komunikacja pojazdów oraz pieszych z/do hangarów wyłącznie drogą serwisową przecinającą TWY A3.

Zmiana oznakowania miejsc postojowych w 27H i 28H w celu uporządkowania kolejności.

Patrz: mapa

- KONIEC -

HANGAR WITH A HANGAR APN AND TWY A3 PUT INTO OPERATIONAL USE AT WROCŁAW-STRACHOWICE (EPWR) AERODROME

At the Wrocław-Strachowice aerodrome (EPWR) a hangar with a hangar apron and a TWY A3 will be commissioned.

WIDTH, SURFACE, LOAD CAPACITY TWY

TWY A3 – 23 m. CONC. PCN 60/R/B/W/U

No center line lights and TWY edge lights.

Surface lighting was used.

Intermediate holding area lights were used.

TOWING ONLY markings were used.

DIMENSIONS OF THE SURFACE, LOAD CAPACITY OF THE HANGAR APN

Hangar APN 112.5 m x 65 m. CONC. PCN 60/R/B/W/U

APN with two parking spaces, enabling the parking of two aircrafts C-code.

Stands 29H and 30H are C-code hangar stands intended for aircraft maintenance.

PROCEDURES FOR TOWING AND PARKING OF AIRCRAFT

It is forbidden to taxi with running engines on TWY A3 and at stands 29H and 30H.

The towing of the aircraft on TWY A3 and on berths 29H and 30H takes place after turning off the propulsion engines.

The pushing/pushing of the aircraft from/to the hangar may only be performed under the supervision of the marshaller.

All aircraft maneuvers on the pre-hangar apron may only be performed under the supervision of the marshaller.

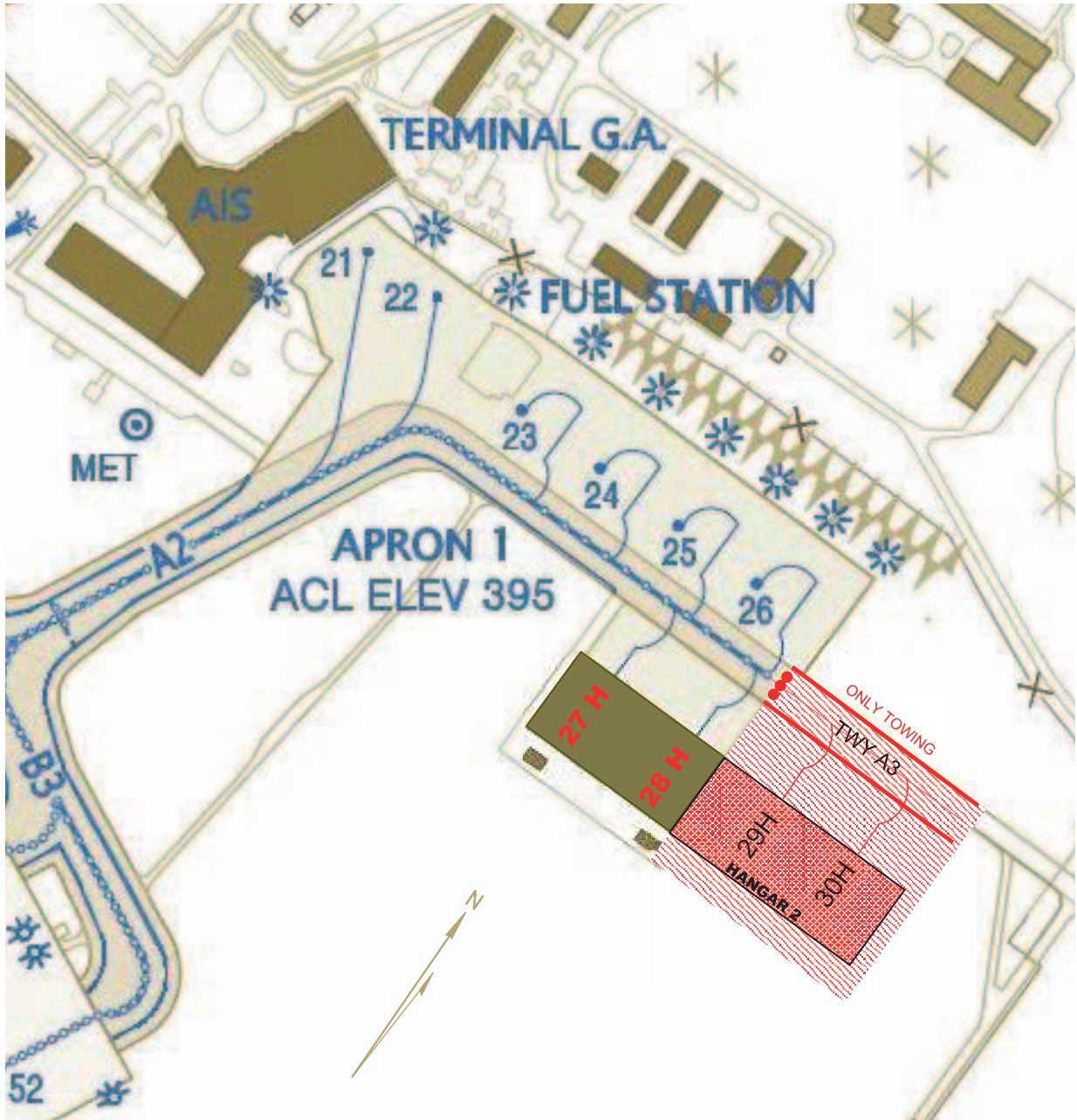
ADDITIONAL INFORMATION

Communication of vehicles and pedestrians from/to the hangars only via the service road crossing the TWY A3.

Changing the marking of parking spaces in 27H and 28H in order to organise the order.

See: chart.

- END -



NOT TO SCALE



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 96/23 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date
10 AUG 2023

Obowiązuje od / Effective from
07 SEP 2023

Obowiązuje do / Effective to
31 DEC 2024 EST

PRACE BUDOWLANE NA LOTNISKU CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA)

1. ZAKRES PRAC

Zakres prac obejmuje remont APN 5B wraz z przebudową oświetlenia projektorowego płyty oraz przebudową punktów zasilania samolotów.

2. ROBOTY BUDOWLANE

Roboty budowlane będą prowadzone w rejonie oznaczonym zgodnie z załącznikiem graficznym.

Prace będą prowadzone przy użyciu sprzętu budowlanego i zostaną oznakowane w sposób zgodny z wymogami stref wyłączonych z użytkowania.

3. OGRANICZENIA I UTRUDNIENIA

W związku z remontem APN 5B na lotnisku wystąpi ograniczenie liczby miejsc postojowych.

Szczegółowe informacje na temat dodatkowych ograniczeń i ich wpływu na operacje lotnicze będą publikowane w NOTAM.

Dodatkowe informacje można uzyskać u Dyżurnego Operacyjnego Portu.

Godziny pracy: H24
Telefon: +48-22-650-1555
+48-22-650-1343
+48-22-650-1428
Tel. kom.: +48-609-710-037
E-mail: dpwaw@ppl.pl

Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 45/23.

Patrz: mapa (Załącznik A).

CONSTRUCTION WORKS AT WARSAW CHOPIN AIRPORT (EPWA)

SCOPE OF WORKS

The scope of works includes the renovation of APN 5B, reconstruction of APN floodlight reflectors and aircraft power supply stands.

CONSTRUCTION WORKS

Construction works will be carried out within the area indicated in the graphical Appendix.

The works will be carried out with the use of construction equipment and will be marked in compliance with the requirements for areas excluded from use.

LIMITATIONS AND OBSTRUCTIONS

Due to the renovation of APN 5B the number of available aircraft stands will be limited.

Detailed information on additional limitations and their impact on air operations will be published by NOTAM.

Additional information can be obtained from the Airport Duty Officer.

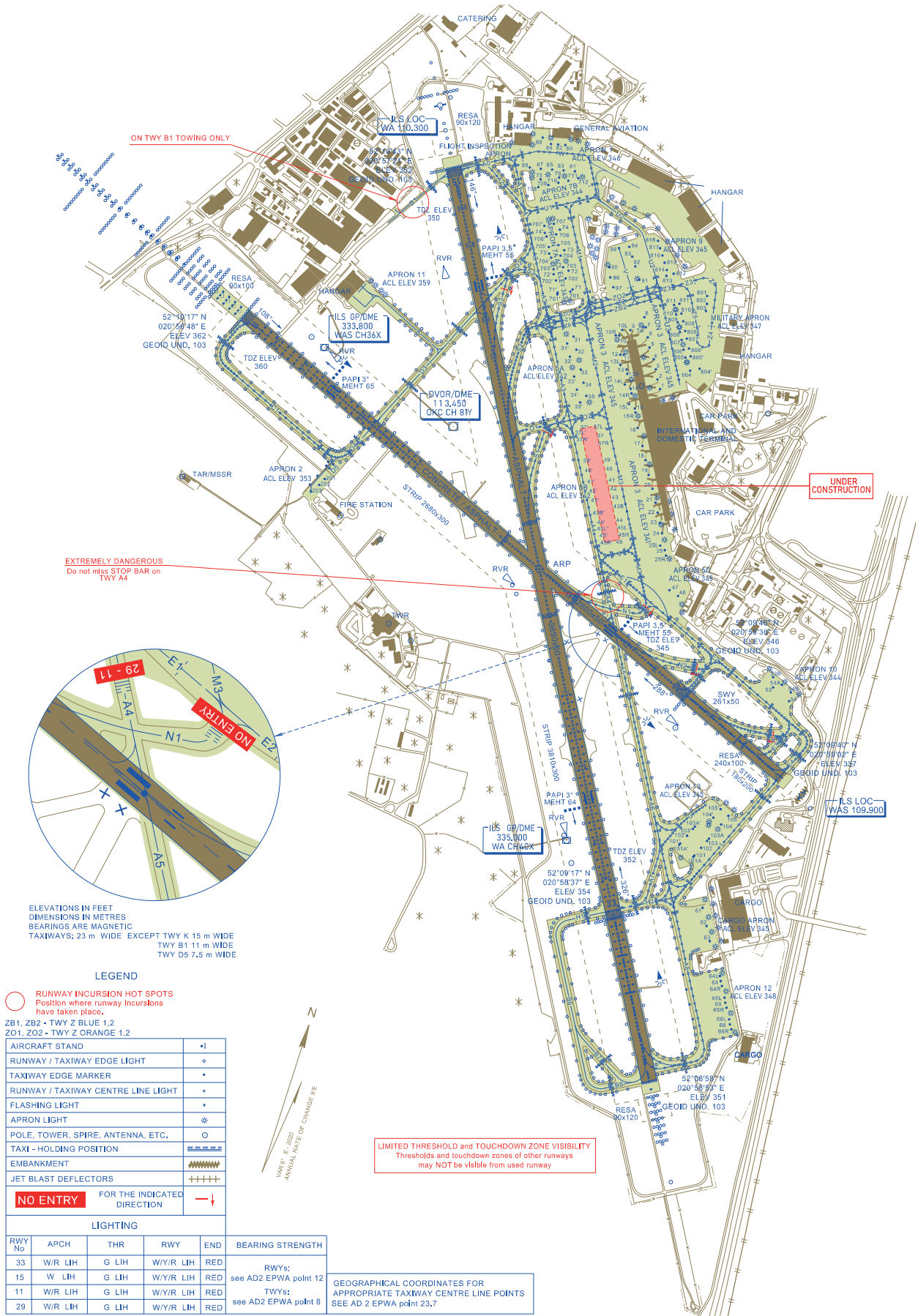
Working hours: H24
Phone: +48-22-650-1555
+48-22-650-1343
+48-22-650-1428
Mobile: +48-609-710-037
E-mail: dpwaw@ppl.pl

This Supplement replaces Supplement 45/23.

See: chart (Appendix A).

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 97/23 (AD 2 EPWA)

Data publikacji / Publication date
10 AUG 2023

Obowiązuje od / Effective from
07 SEP 2023

Obowiązuje do / Effective to
31 DEC 2024 EST

ODDANIE DO UŻYTKU TWY B1 NA LOTNISKU CHOPINA W WARSZAWIE (EPWA)

Oddanie do użytku TWY B1 po zakończonych pracach remontowych.

1. SZEROKOŚĆ TWY, NAWIERZCHNIA I NOŚNOŚĆ

TWY B1 – 11 m, ASPH, PCN 24 F/C/W/T.

Brak świateł linii środkowej oraz świateł krawędziowych TWY.
Zapewniono światła ochronne RWY oraz światła poprzeczki zatrzymania.
Zastosowano oznaczniki krawędzi TWY.

2. INFORMACJE DODATKOWE

Dopuszcza się możliwość kołowania po TWY B1 wyłącznie przez statki powietrzne o maksymalnej rozpiętości skrzydeł do 15 m.

Załoga po zwolnieniu RWY 15/33 w TWY B1 zobowiązana jest zatrzymać statek powietrzny i wyłączyć silnik.

Dopuszcza się operacje holowania statków powietrznych o maksymalnej rozpiętości skrzydeł do 27,06 m.

TWY B1 dostępna jest dla operacji lotniczych od SR do SS oraz przy RVR równym lub większym niż 550 m.

Od SS do SR lub przy RVR mniejszym niż 550 m dopuszcza się wyłącznie holowanie statków powietrznych.

Patrz: mapa.

Niniejszy Suplement zastępuje Suplement 130/22.

- KONIEC -

TWY B1 AT WARSAW CHOPIN AIRPORT (EPWA) PUT INTO OPERATIONAL USE

TWY B1 put into operational use after completion of modernisation works.

TWY WIDTH, SURFACE AND STRENGTH

TWY B1 – 11 m, ASPH, PCN 24 F/C/W/T.

No TWY centre line lights and TWY edge lights available.
RWY guard lights and stop bar lights are provided.
TWY edge markers are provided.

2. ADDITIONAL INFORMATION

Taxiing on TWY B1 is allowed only by aircraft of maximum wingspan up to 15 m.

The crew is required to stop the aircraft and turn off the engine after vacating RWY 15/33 into TWY B1.

Towing is allowed for aircraft with a maximum wingspan of up to 27.06 m.

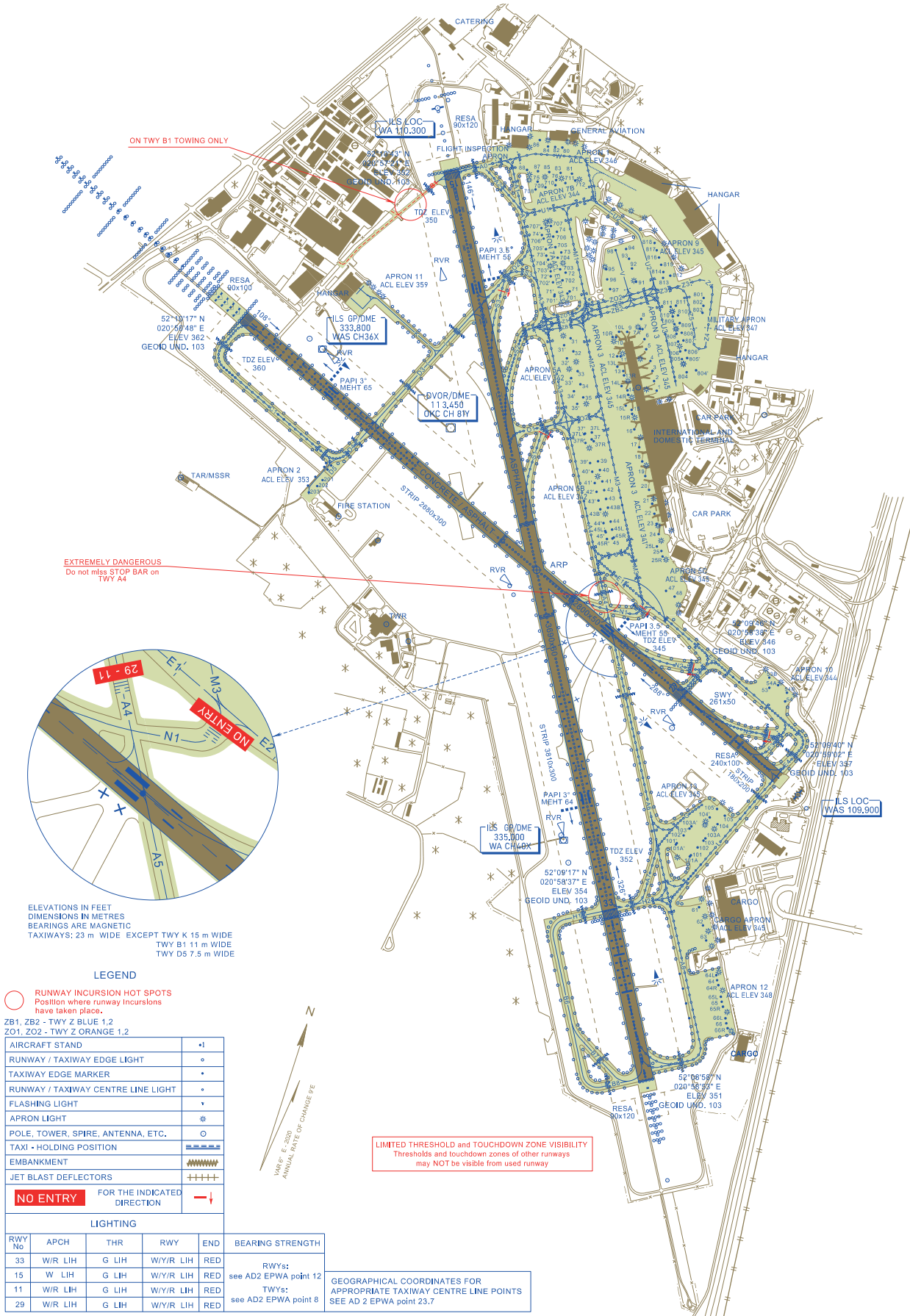
TWY B1 is available for SR to SS flight operations and for RVRs equal to or greater than 550 m.

Only towing is allowed from SS to SR or when the RVR is less than 550 m.

See: chart.

This Supplement replaces Supplement 130/22.

- END -



ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC
TAXIWAYS: 23 m WIDE EXCEPT TWY K 15 m WIDE
TWY B1 11 m WIDE
TWY D5 7.5 m WIDE

LEGEND

- RUNWAY INCURSION HOT SPOTS
Position where runway incursions have taken place.
- ZB1, ZB2 - TWY Z BLUE 1,2
- ZO1, ZO2 - TWY Z ORANGE 1,2
- AIRCRAFT STAND • 1
- RUNWAY / TAXIWAY EDGE LIGHT ○
- TAXIWAY EDGE MARKER •
- RUNWAY / TAXIWAY CENTRE LINE LIGHT •
- FLASHING LIGHT •
- APRON LIGHT *
- POLE, TOWER, SPIRE, ANTENNA, ETC. ○
- TAXI - HOLDING POSITION =
- EMBANKMENT ▬▬▬▬
- JET BLAST DEFLECTORS ++++
- NO ENTRY FOR THE INDICATED DIRECTION ⇄

LIGHTING					BEARING STRENGTH
RWY No	APCH	THR	RWY	END	
33	W/R LIH	G LIH	W/Y/R LIH	RED	RWYs: see AD2 EPWA point 12 TWYs: see AD2 EPWA point 8
15	W LIH	G LIH	W/Y/R LIH	RED	
11	W/R LIH	G LIH	W/Y/R LIH	RED	
29	W/R LIH	G LIH	W/Y/R LIH	RED	

GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TAXIWAY CENTRE LINE POINTS
SEE AD 2 EPWA point 23.7

LIMITED THRESHOLD and TOUCHDOWN ZONE VISIBILITY
Thresholds and touchdown zones of other runways may NOT be visible from used runway

NOT TO SCALE

AIRAC SUP 98/23 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date
10 AUG 2023

Obowiązuje od / Effective from
09 SEP 2023

Obowiązuje do / Effective to
10 SEP 2023

POKAZY LOTNICZE “SKRZYDŁA NAD KAZIMIERZEM”

1. **TERMIN**
09 – 10 SEP 2023
2. **CZAS (UTC)**
Planowany czas aktywności: EPTS477 codziennie 1150 – 1410,
EPTS478 codziennie 1240 – 1300.

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. **STREFY CZASOWO WYDZIELONE (TSA)**

Strefy wyznaczone na potrzeby zabezpieczenia pokazów lotniczych. W czasie aktywności stref - przestrzeń niesklasyfikowana. Loty w strefach czasowo wydzielonych mogą wykonywać tylko statki powietrzne biorące udział w pokazach.

EPTS477

Granice poziome:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 51 24 15 N | 021 55 00 E |
| 2. | 51 22 00 N | 022 01 00 E |
| 3. | 51 18 00 N | 021 55 00 E |
| 4. | 51 20 00 N | 021 49 00 E |
| 1. | 51 24 15 N | 021 55 00 E |

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 6500 ft AMSL

EPTS478

Granice poziome:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 51 27 34 N | 021 54 18 E |
| 2. | 51 22 27 N | 022 07 28 E |
| 3. | 51 14 49 N | 021 55 40 E |
| 4. | 51 19 17 N | 021 42 25 E |
| 1. | 51 27 34 N | 021 54 18 E |

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: FL 155

Uwaga: z wyłączeniem EPP3.

- 3.1 **EPTS478Z (FBZ)**

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 51 29 37 N | 021 56 49 E |
| 2. | 51 24 27 N | 022 10 08 E |
| 3. | 51 22 39 N | 022 11 36 E |
| 4. | 51 21 05 N | 022 11 01 E |
| 5. | 51 13 17 N | 021 59 02 E |
| 6. | 51 12 12 N | 021 55 46 E |
| 7. | 51 12 44 N | 021 53 07 E |
| 8. | 51 17 15 N | 021 39 52 E |
| 9. | 51 19 03 N | 021 38 17 E |

AIR SHOW “WINGS OVER KAZIMIERZ”

DATES
09 – 10 SEP 2023

TIMES (UTC)

Planned time of activity: EPTS477 daily 1150 – 1410,
EPTS478 daily 1240 – 1300.

According to the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY SEGREGATED AREAS (TSA)

Areas established for safeguarding the air show. During the activity of the areas the airspace is unclassified. Flights within the temporary segregated areas may be conducted only by aircraft participating in the air show.

EPTS477

Lateral limits:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 51 24 15 N | 021 55 00 E |
| 2. | 51 22 00 N | 022 01 00 E |
| 3. | 51 18 00 N | 021 55 00 E |
| 4. | 51 20 00 N | 021 49 00 E |
| 1. | 51 24 15 N | 021 55 00 E |

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 6500 ft AMSL

EPTS478

Lateral limits:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 51 27 34 N | 021 54 18 E |
| 2. | 51 22 27 N | 022 07 28 E |
| 3. | 51 14 49 N | 021 55 40 E |
| 4. | 51 19 17 N | 021 42 25 E |
| 1. | 51 27 34 N | 021 54 18 E |

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: FL 155

Note: excluding EPP3.

- 3.1 **EPTS478Z (FBZ)**

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 51 29 37 N | 021 56 49 E |
| 2. | 51 24 27 N | 022 10 08 E |
| 3. | 51 22 39 N | 022 11 36 E |
| 4. | 51 21 05 N | 022 11 01 E |
| 5. | 51 13 17 N | 021 59 02 E |
| 6. | 51 12 12 N | 021 55 46 E |
| 7. | 51 12 44 N | 021 53 07 E |
| 8. | 51 17 15 N | 021 39 52 E |
| 9. | 51 19 03 N | 021 38 17 E |

10. 51 20 34 N 021 38 49 E
11. 51 28 55 N 021 50 41 E
12. 51 30 06 N 021 53 31 E
1. 51 29 37 N 021 56 49 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 155

3.2 RESTRYKCJE FUA

EUTS478R
Not available for traffic except ARR/ DEP EPLB/EPRA
EUTS478ZR
Not available for traffic except ARR/ DEP EPLB/EPRA

4. ORGANIZATOR POKAZÓW

Gmina Kazimierz Dolny
Tel.: +48-81-881-0136
Przedstawiciel organizatora
Tel. kom.: +48-603-626-397
Dyrektor pokazów
Tel. kom: +48-691-670-419

5. INFORMACJE DODATKOWE

- 5.1 Strefy EPTS477 - 478 wydzielone zostały z przestrzeni odpowiedzialności służb FIS WARSZAWA i ACC WARSZAWA.
- 5.2 Strefy EPTS477 - 478 podlegają procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 oraz pkt 9.2 przez organizatora.
- 5.3 Załoga statku powietrznego wykonującego loty w strefie czasowo wydzielonej EPTS478 będzie utrzymywała odległość 500 ft od górnej granicy oraz 2,5 NM bufora poziomego wewnątrz strefy.
- 5.4 Strefy EPTS477- 478 posiadają priorytet w stosunku do EPTR5 D, G.
- 5.5 Aktywacja stref EPTS477 - 478 będzie koordynowana w czasie rzeczywistym. Strefy będą aktywowane tylko na czas niezbędny do wykonania pokazów lotniczych.
- 5.6 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref EPTS477 - 478 będą dostępne w AMC Polska (ASM-3), tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: mapa.

- KONIEC -

10. 51 20 34 N 021 38 49 E
11. 51 28 55 N 021 50 41 E
12. 51 30 06 N 021 53 31 E
1. 51 29 37 N 021 56 49 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 155

FUA RESTRICTIONS

EUTS478R
Not available for traffic except ARR/ DEP EPLB/EPRA
EUTS478ZR
Not available for traffic except ARR/ DEP EPLB/EPRA

AIR SHOW ORGANISER

Municipality of Kazimierz Dolny
Phone: +48-81-881-0136
Organiser Representative
Mobile: +48-603-626-397
Air Show Manager
Mobile: +48-691-670-419

ADDITIONAL INFORMATION

Areas EPTS477 - 478 have been segregated within the area of responsibility of WARSZAWA FIS and WARSZAWA ACC.

EPTS477 - 478 are to be requested and activated/deactivated by the organiser as detailed in AIP Poland ENR 5.2.1 point 8 and 9.2.

Crew of aircraft performing flight within EPTS478 will maintain a distance of 500 ft from the upper limits and 2.5 NM inner buffer within the area.

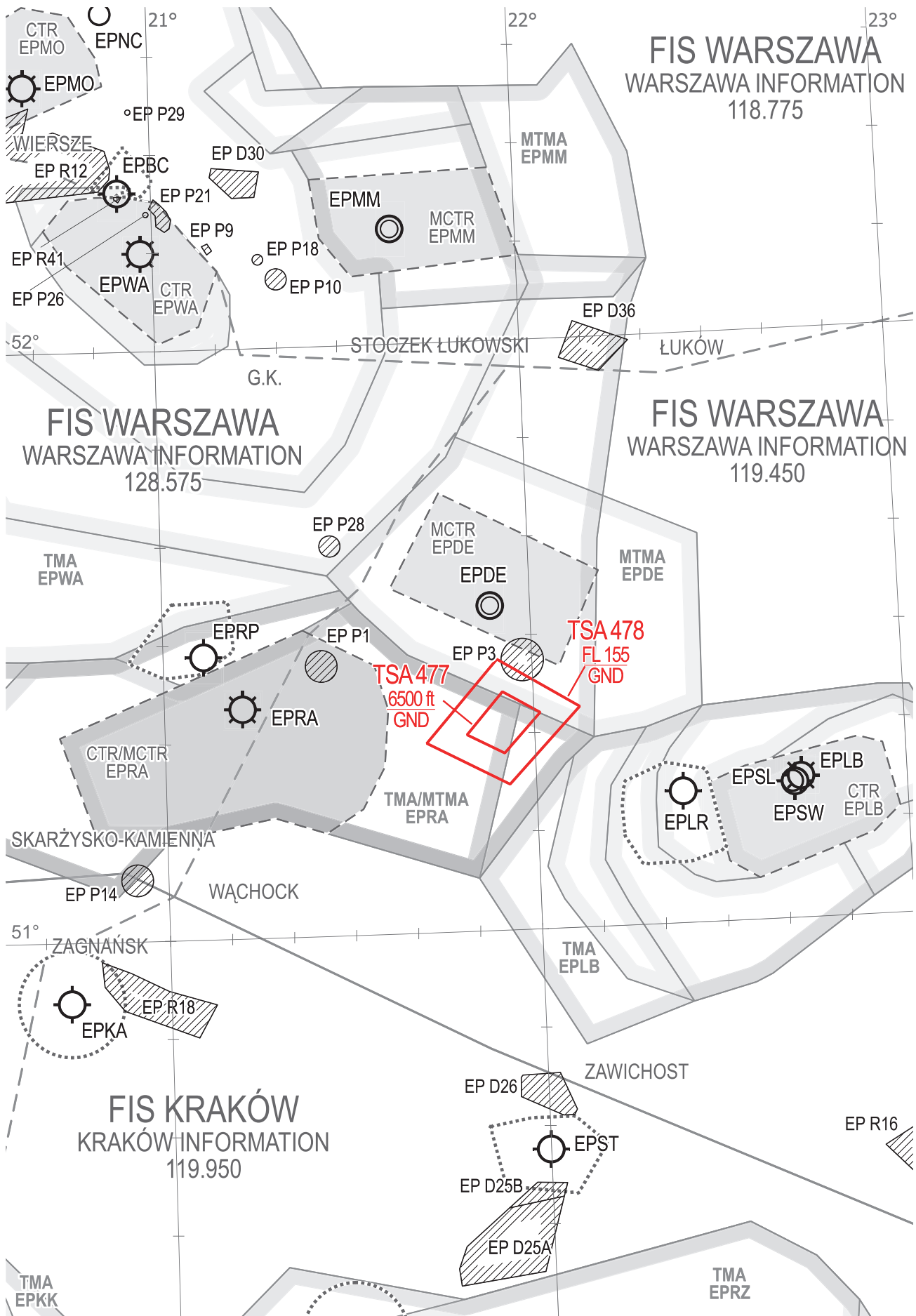
Areas EPTS477 - 478 have priority over EPTR5 D, G.

Activation of EPTS477 - 478 areas will be coordinated in real time. The areas will be activated only for the time necessary to accommodate the air show.

Detailed information on the actual activity times of the EPTS477 - 478 areas will be available from AMC Poland, (ASM 3) phone: +48-22- 574-5733 – 35.

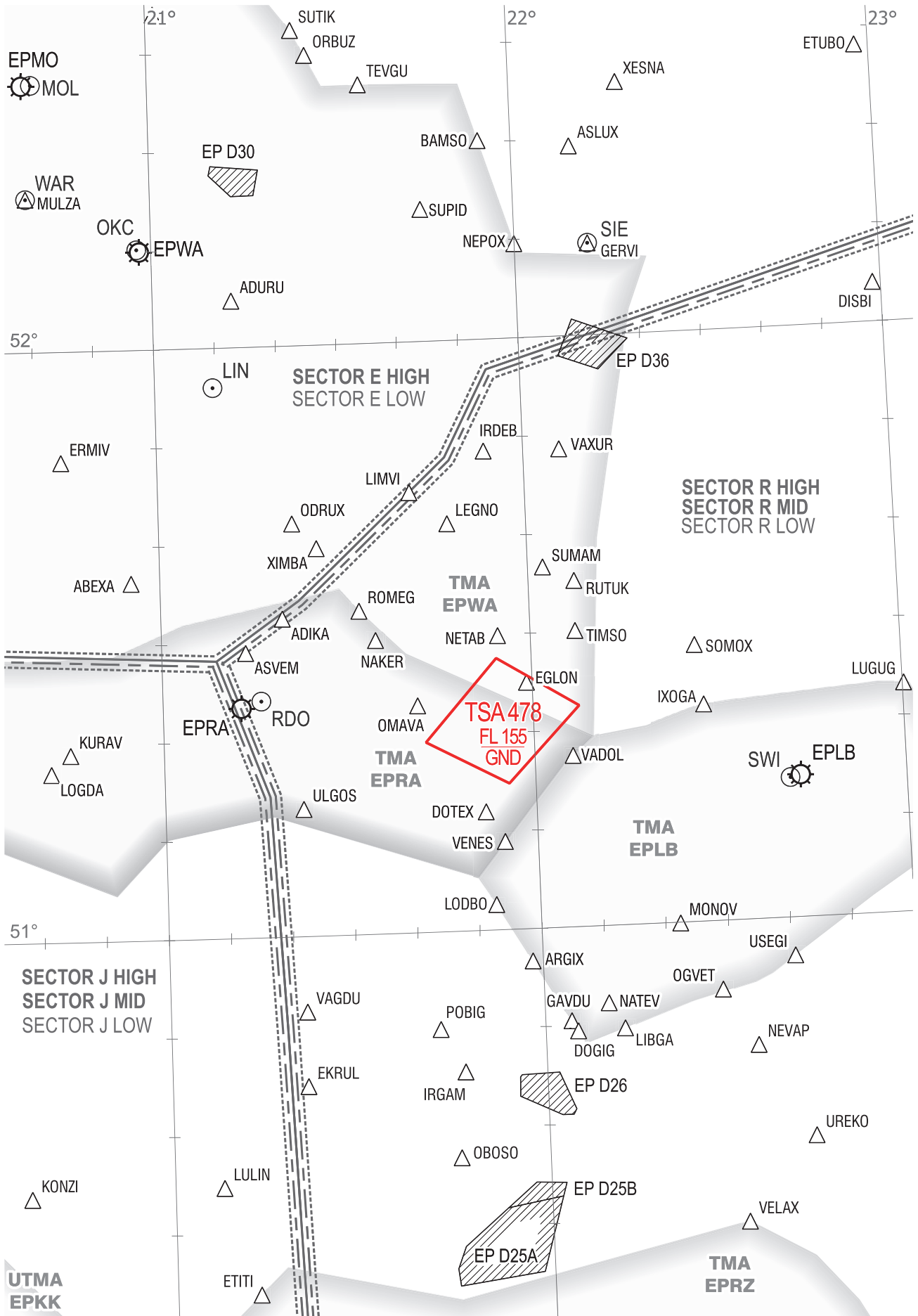
See: chart.

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



NOT TO SCALE

ACC SECTORS

AIRAC SUP 99/23 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

10 AUG 2023

Obowiązuje od / Effective from

18 SEP 2023

Obowiązuje do / Effective to

22 OCT 2023

LOTY UAV JW 4289 - NOWA DĘBA

1. TERMINY

18 SEP 2023 – 22 OCT 2023

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).

3. STREFA CZASOWO REZERWOWANA

Przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTR519

Granice poziome:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 50 25 45 N | 021 44 34 E |
| 2. | 50 27 59 N | 021 45 54 E |
| 3. | 50 31 45 N | 021 52 53 E |
| 4. | 50 34 25 N | 021 41 01 E |
| 5. | 50 29 24 N | 021 33 56 E |
| 1. | 50 25 45 N | 021 44 34 E |

Granice pionowe:

Dolna granica: GND
Górna granica: 5500 ft AMSL

4. ORGANIZATOR

Dowódca JW 4289
Tel.: +48-261-162-797
Tel. kom: +48-790-278-014

5. INFORMACJE DODATKOWE

- 5.1 Strefa EPTR519 jest wydzielona z przestrzeni odpowiedzialności służb FIS KRAKÓW.
- 5.2 Strefa podlega procedurze zamawiania i aktywacji/dezaktywacji przez organizatora zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1 pkt 8 i 9.1.
- 5.3 Wlot do strefy możliwy tylko po uzgodnieniu z organizatorem.
- 5.4 Organizator lotów będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic strefy pomniejszonych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
- bufor poziomy: 500 m w przypadku stałopłatów oraz 150 m w przypadku wiroplątów;
- bufor pionowy: 500 ft.
- 5.5 Bezałogowe statki powietrzne wykonujące loty w strefie EPTR519 będą wyposażone w funkcję Fail-Safe/RTH, która uruchamia się samoczynnie w przypadku nieprawidłowości w locie lub może być włączona w każdej fazie lotu przez operatora. System Fail-Safe – funkcja systemu sterowania bezałogowym statkiem powietrznym, reagująca automatycznie w przypadku utraty sygnału radiowego z nadajnika zdalnego sterowania, umożliwiającą wykonanie automatycznego lądowania awaryjnego lub innych zaprogramowanych czynności mających na celu bezpieczne zakończenie lotu lub zminimalizowanie negatywnych skutków zaistniałej awarii.

UAV FLIGHTS MILITARY UNIT 4289 - NOWA DĘBA

DATES

18 SEP 2023 – 22 OCT 2023

TIMES (UTC)

As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY RESERVED AREA

Unclassified airspace.

EPTR519

Lateral limits:

- | | | |
|----|------------|-------------|
| 1. | 50 25 45 N | 021 44 34 E |
| 2. | 50 27 59 N | 021 45 54 E |
| 3. | 50 31 45 N | 021 52 53 E |
| 4. | 50 34 25 N | 021 41 01 E |
| 5. | 50 29 24 N | 021 33 56 E |
| 1. | 50 25 45 N | 021 44 34 E |

Vertical limits:

Lower limit: GND
Upper limit: 5500 ft AMSL

ORGANISER

Commander of 4289 Military Unit
Phone: +48-261-162-797
Mobile: +48-790-278-014

ADDITIONAL INFORMATION

- Area EPTR519 is segregated within the area of responsibility of KRAKÓW FIS.
- The area is to be requested and activated/deactivated, in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.1 by the organiser.
- Entry into the area is possible only upon agreement with the organiser.
- The organiser will plan UAV flights taking into consideration the "do-not-cross" boundaries of the area reduced by safety buffers (adequate for the UAV type used):
- lateral buffer: 500 m for fixed-wing and 150 m for rotor-wing UAVs;
 - vertical buffer: 500 ft.
- Unmanned aerial vehicles conducting flights within EPTR519 will be equipped with a Fail-Safe/RTH system activated automatically in the event of any malfunction during the flight and able to be switched on in each phase of flight by the UAV operator. The Fail-Safe system is a function of the UAV control system triggered automatically on loss of signal, allowing for an automatic emergency landing or other programmed actions carried out in order to ensure a safe termination of flight or minimise the negative impact of a failure.

- 5.6 W przypadku utraty kontaktu radiowego z UAV i nie uruchomieniu się funkcji Fail-Safe/RTH, operator UAV niezwłocznie powiadamia telefonicznie właściwy (dla strefy lub rejonu wylotu UAV) organ ATS przekazując:
- numer strefy EPTR lub jej część, w której nastąpiła utrata kontaktu;
 - czas, w którym utracono kontakt z UAV;
 - czas pozostały do wyczerpania baterii/paliwa;
 - ostatnio zarejestrowaną prędkość UAV;
 - ostatnio obrany kurs/kierunek lotu i to na ile prawdopodobne jest, że UAV będzie leciał z tym kursem;
 - ostatnią znaną wysokość na jakiej znajdował się UAV lub na jakiej utracono kontakt;
 - inne istotne informacje wynikające ze specyfiki zdarzenia.
- 5.7 W przypadku nawiązania ponownego kontaktu z UAV, operator informuje właściwy dla danej strefy organ ATS.
- 5.8 Użytkownik strefy zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy służbami AMC/ATS, a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywane lotów w strefie (operatorami UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy.
- 5.9 Na żądanie służb AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w strefie przez UAV.
- 5.10 Prędkość lotów poniżej 250 kt.

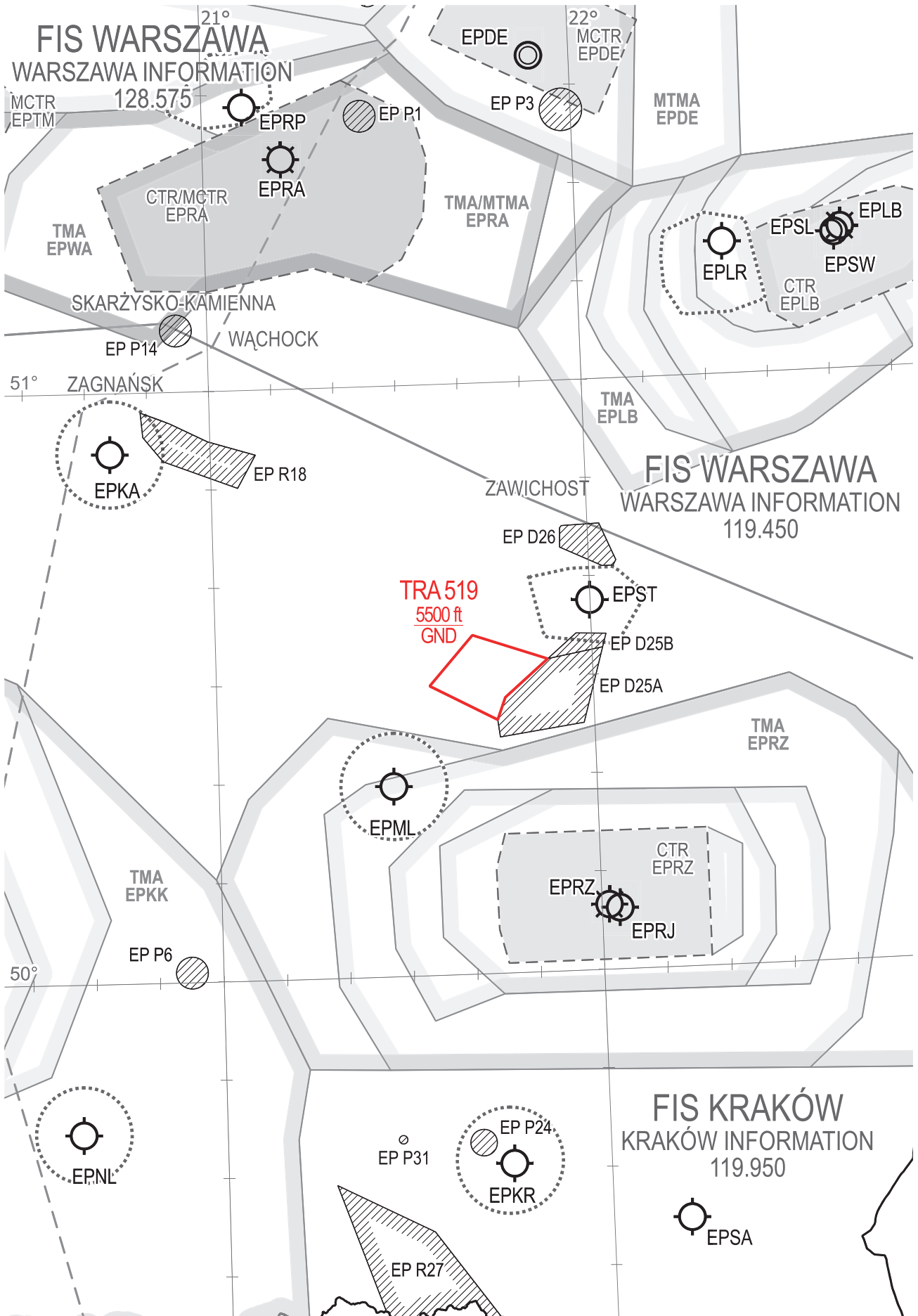
Patrz: mapa.

- KONIEC -

- In the event of loss of radio communication with the UAV and failure of the Fail-Safe/RTH system to activate, the UAV operator shall immediately notify by phone the ATS unit (relevant for the area or zone of UAV departure) providing:
- number of EPTR area or part thereof in which loss of contact occurred;
 - time when the contact with UAV was lost;
 - battery/fuel depletion time;
 - last recorded UAV speed;
 - last taken heading/direction of flight and how likely it is that the UAV will fly this heading;
 - last known height at which the UAV was flying or at which loss of contact occurred;
 - other relevant information resulting from the specificity of the occurrence.
- In the event that contact with the UAV is resumed, the operator shall notify the ATS unit relevant for the area.
- The area user shall provide telephone communication for effective and immediate contact between AMC/ATS and the person responsible for flights carried out within the area (UAV operators) who will be available during the period of the area activity.
- At the request of AMC/ATS the operator is obliged to terminate the UAV flight within the area as quickly as possible.
- Airspeed below 250 kt.

See: chart.

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS

AIRAC SUP 100/23 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

10 AUG 2023

Obowiązuje od / Effective from

07 SEP 2023

Obowiązuje do / Effective to

31 DEC 2023

LOTY UAV Z LOTNISKA POWIDZ (EPPW)

1. **TERMIN**

07 SEP – 31 DEC 2023

2. **CZAS (UTC)**

Zgodnie z Planem Użytkowania Przestrzeni Powietrznej (AUP).
Łączny czas aktywności nie przekroczy 90 dni.

3. **STREFA CZASOWO REZERWOWANE**

Strefa wydzielona na potrzeby lotów UAV. Przestrzeń klasy C.

EPTR316

Granice poziome:

1.	52 03 16 N	018 14 20 E
2.	52 08 31 N	018 36 22 E
3.	52 12 13 N	018 37 30 E
4.	52 23 12 N	018 33 12 E
5.	52 32 08 N	018 29 58 E
6.	52 28 05 N	017 52 35 E
7.	52 09 20 N	017 59 40 E
1.	52 03 16 N	018 14 20 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 95
Górna granica:	FL 155

4. **ORGANIZATOR LOTÓW**

USAFE oraz 12. Baza Bezzałogowych Statków Powietrznych

5. **INFORMACJE DODATKOWE**

- 5.1 Strefa EPTR316 wydzielona jest w przestrzeni odpowiedzialności służby APP POZNAŃ.
- 5.2 Przestrzeń powietrzna w strefie EPTR316 jest przestrzenią klasy C. Plany lotów kolizyjne z aktywną strefą nie będą odrzucane.
- 5.3 UAV będzie utrzymywał łączność z APP POZNAŃ lub ACC OAT WARSZAWA – po koordynacji pomiędzy zainteresowanymi organami.
- 5.4 Loty innych statków powietrznych w strefie EPTR316 możliwe tylko po uzyskaniu zgody organu APP POZNAŃ.
- 5.5 UAV będzie utrzymywał odległości od granicy strefy zgodne z tabelą minimalnych odległości, zaś w przypadku przelotu innych statków powietrznych przez aktywne strefy klasy C stosowane będą separacje zgodne z instrukcją operacyjną odpowiednio organów: APP POZNAŃ/ACC OAT WARSZAWA.
- 5.6 Strefa EPTR316 może być zamawiana i aktywowana w całym zakresie wysokości.

UAV FLIGHTS FROM POWIDZ (EPPW) AERODROME

DATES

07 SEP – 31 DEC 2023

TIME (UTC)

According to the Airspace Use Plan (AUP).
The total activity time will not exceed 90 days.

TEMPORARY RESERVED AREA

Area set aside for UAV flights. Class C airspace.

EPTR316

Lateral limits:

1.	52 03 16 N	018 14 20 E
2.	52 08 31 N	018 36 22 E
3.	52 12 13 N	018 37 30 E
4.	52 23 12 N	018 33 12 E
5.	52 32 08 N	018 29 58 E
6.	52 28 05 N	017 52 35 E
7.	52 09 20 N	017 59 40 E
1.	52 03 16 N	018 14 20 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 95
Upper limit:	FL 155

FLIGHTS ORGANISER

USAFE and 12th Base of Unmanned Aerial Vehicle

ADDITIONAL INFORMATION

The EPTR316 area is segregated within the area of responsibility of POZNAŃ APP.
The airspace in area EPTR316 is Class C airspace. Conflicting flight plans with the active area will not be rejected.
UAV will maintain communication with POZNAŃ APP or WARSZAWA ACC OAT - after coordination between the concerned authorities.
Flights of other aircraft in the EPTR316 area are possible only after obtaining the consent of the POZNAŃ APP authority.
UAV will maintain distances from the area limits in accordance with the table of minimum distances, in the event of other aircraft flying over Class C active zones, separations, in accordance with operations manual of POZNAŃ APP/WARSZAWA ACC OAT, authorities will be applied.
The EPTR316 area can be booked and activated throughout the entire height range.

- 5.7 Strefa EPTR316 podlega procedurze zamawiania i aktywacji w AMC Polska przed startem, zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1. Podmiotem odpowiedzialnym za aktywację strefy przed odlotem MALE do EPTR316 z EPPW jest ARO EPPW. Podmiotem odpowiedzialnym za aktywację strefy przed dołotem MALE do EPPW oraz jej dezaktywację jest APP POZNAŃ. Podmiotem odpowiedzialnym za aktywację pozostałych stref dla MALE UAV i ich dezaktywację jest ACC OAT WARSZAWA.
- 5.8 Wlot do EPTR98 lub EPTR99 wymaga koordynacji z ACC OAT na co najmniej 10 minut przed wlotem do strefy.
- 5.9 Wlot do EPTR316 wymaga koordynacji z APP POZNAŃ, na co najmniej 10 minut przed wlotem do strefy.
- 5.10 Loty w strefie należy wykonywać z uwzględnieniem zapisów AIP Polska ENR 5.2.1
- 5.11 Loty w strefie EPTR11E lub EPTS28 należy wykonywać z ominięciem aktywnej EPTR316.
- 5.12 Loty w strefie EPTR316 należy wykonywać z ominięciem aktywnej EPTR39.
- 5.13 Strefa EPTR316 nie posiada priorytetu w stosunku do ćwiczeń wojskowych.
- 5.14 Loty będą wykonywane z wykorzystaniem UAV klasy MALE.
- 5.15 Plany lotów MALE UAV z/do EPPW będą składane przez punkty ARVUD i FAFEN.
- 5.16 Sytuacje awaryjne:
- a) W przypadku utraty łączności radiowej w EPTR316 PIC (pilot-in-command – operator statku powietrznego) ustawi squawk 7600, podejmie próbę nawiązania łączności telefonicznej z kontrolerem APP Poznań lub ACC OAT Warszawa – w pozostałych strefach i przekaże intencje. W przypadku całkowitej utraty łączności zastosowane zostaną standardowe procedury utraty łączności w warunkach IMC (zgodnie z PANS ATM ICAO Doc 4444);
- b) W przypadku utraty sterowania (Lost Link) poza MTMA EPPW PIC ustawi squawk 7600 i wykona przelot po odwrotnej trasie wynikającej z planu lotu (reverse flight plan); dołot do lotniska w Powidzu na ostatnim zezwolonym poziomie lotu. Nad lotniskiem zacznie wykonywać orbitę, zniżając do FL90. Wraz z rozpoczęciem orbity PIC ustawi squawk 7700. Szczegóły dotyczące lądowania zostaną uzgodnione między PIC a kontrolerem MIL TWR EPPW. Podczas wykonywania procedury UAV przez cały czas pozostaje w granicach dedykowanych stref, bez naruszania granic EPTR39;
- c) W przypadku utraty sterowania (Lost Link) wewnątrz MTMA EPPW będzie ustawiony squawk 7600 i statek powietrzny będzie utrzymywać się wewnątrz MTMA poza granicami EPTR39 oraz zgodnie z porozumieniem z MIL TWR EPPW;
- d) W przypadku wystąpienia awarii PIC ustawi squawk 7700, zadeklaruje sytuację awaryjną i przekaże intencje do odpowiedniej ATS. W przypadku niemożności utrzymania stabilności lotu UAV zostanie skierowany w kierunku rejonów niezaludnionych i niezabudowanych.
- Powyższe uzgodnienia mogą zostać zmienione na podstawie bieżącej koordynacji w zależności od rzeczywistej sytuacji operacyjnej.
- 5.17 Wloty statków powietrznych służb porządku publicznego na hasło „GARDA”, „RATOWNIK” oraz o statusie HOSP, SAR, EMER posiadają priorytet względem operacji MALE UAV w wydzielonej strefie.
- 5.18 Zasady koordynacji pomiędzy APP POZNAŃ i APP POWIDZ opisane zostały w LoA PAŻP LOSRL POWIDZ.
- 5.19 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności oraz telefon kontaktowy do organizatora będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: mapa.

- KONIEC -

Area EPTR is subject to the activation and request procedure at AMC Poland before the departure in accordance with AIP Poland ENR 5.2.1. The entity responsible for the activation of area before departure of the MALE from EPPW to EPTR316 and deactivation of area before the MALE arrival to EPPW is ARO EPPW. The entity responsible for the activation and deactivation before the MALE arrival to EPPW is POZNAŃ APP. The entity responsible for activation and deactivation of remaining areas for MALE UAV is WARSZAWA ACC OAT.

Entry into EPTR98 or EPTR99 requires coordination with the ACC OAT at least 10 minutes before entering the area.

Entry to EPTR316 requires coordination with the POZNAŃ APP at least 10 minutes before entering the area.

Flights in the area should be performed taking into account the provisions of Poland AIP ENR 5.2.1

Flights in the EPTR11E or EPTS28 zone should be performed avoiding the active EPTR316.

Flights in the EPTR316 area should be performed avoiding the active EPTR39.

The EPTR316 area has no priority over military exercises.

The flights will be performed using MALE class UAV.

MALE UAV flight plans from/to EPPW will be submitted by ARVUD and FAFEN points.

Emergency situations:

a) In the event of loss of radio communication in EPTR316, the PIC (pilot-in-command-aircraft operator) will squawk 7600, attempt to establish telephone communication with the controller of POZNAŃ APP and WARSZAWA ACC OAT – in other areas and communicate intentions. In the event of a complete loss of communication, standard IMC communication loss procedures will be applied (in accordance with PANS ATM ICAO Doc 4444).

b) In case of loss of control (Lost Link) outside MTMA EPPW PIC will squawk 7600 and perform a reverse flight plan; make an approach to Powidz aerodrome at the last cleared flight level. Above the aerodrome make one orbit descending to FL90. While making an orbit PIC will squawk 7700. Landing details will be agreed between the PIC and the MIL TWR EPPW controller. During the UAV procedure the PIC remains within the dedicated areas, without infringing the EPTR39 boundaries at all times.

c) In the event of loss of control (Lost Link) inside the MTMA EPPW, the transponder code will be set to 7600 and the aircraft will stay inside the MTMA outside EPTR39 boundaries according to the MIL TWR EPPW agreement.

d) In the event of a failure, the PIC will squawk 7700, declare an emergency and communicate the intentions to the appropriate ATS. In the event of inability to maintain flight stability the UAV will be directed towards unpopulated and undeveloped areas.

The above arrangements may be changed on the basis of ongoing coordination depending on the actual operational situation.

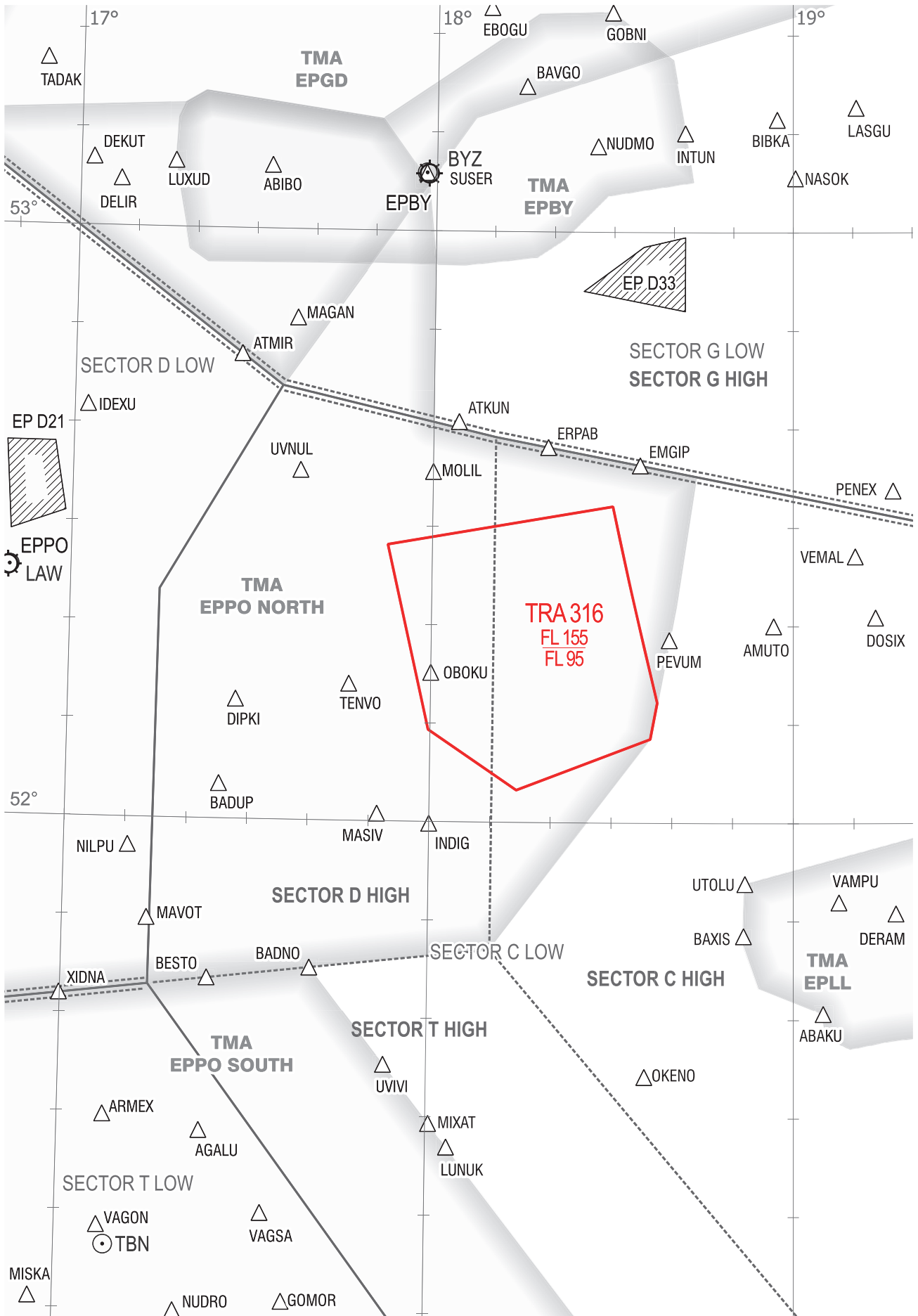
Entry of public order service aircraft with the code "GARDA", "RATOWNIK" and with the status HOSP, SAR, EMER has priority over MALE UAV operations in a separate area.

The rules of coordination between POZNAŃ APP and POWIDZ APP are described in LoA PANSAs LOSRL POWIDZ.

Detailed information on the actual activity times and contact details of organiser will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

See: chart.

- END -



NOT TO SCALE

ACC SECTORS

AIRAC SUP 101/23 (ENR)

Data publikacji / Publication date

10 AUG 2023

Obowiązuje od / Effective from

25 SEP 2023

Obowiązuje do / Effective to

15 OCT 2023

MIĘDZYNARODOWE ĆWICZENIE WOJSKOWE – FALCON AUTUMN-23

1. TERMIN

25 SEP - 15 OCT 2023

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z planem użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP).

Planowany czas aktywności:

25 SEP - 15 OCT 2023: codziennie H24

3. STREFY CZASOWO REZERWOWANE

Strefy wyznaczone dla zabezpieczenia lotów śmigłowców. W trakcie aktywności stref przestrzeń powietrzna niesklasyfikowana. Wlot do stref możliwy tylko po uzyskaniu zgody od organizatora.

EPTR529

Granice poziome:

1. 53 05 40 N 015 49 43 E
2. 52 53 13 N 015 45 12 E
3. 52 22 59 N 015 21 54 E
4. 52 25 59 N 015 07 54 E
5. 52 53 44 N 015 29 20 E
6. 53 19 59 N 015 34 53 E
7. 53 16 59 N 015 37 22 E
8. 53 19 56 N 015 51 11 E
1. 53 05 40 N 015 49 43 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: 2500 ft AMSL

Uwaga: z wyłączeniem EPR25

EPTR530

Granice poziome:

1. 53 49 06 N 016 20 28 E
2. 53 49 04 N 016 30 02 E
3. 53 34 00 N 015 56 28 E
4. 53 32 51 N 015 59 23 E
5. 53 28 50 N 015 50 00 E
6. 53 29 58 N 015 44 52 E
7. 53 24 55 N 015 35 55 E
8. 53 31 00 N 015 33 17 E
1. 53 49 06 N 016 20 28 E

Granice pionowe:

Dolna granica: GND

Górna granica: 2500 ft AMSL

Uwaga: oraz MRT 83, 84, 85, 86, 103

INTERNATIONAL MILITARY EXERCISE – FALCON AUTUMN-23

DATES

25 SEP - 15 OCT 2023

TIMES (UTC)

As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).

Planned times of activity:

25 SEP - 15 OCT 2023: daily H24

TEMPORARY RESERVED AREAS

Areas designated to safeguard helicopter flights. During the activity of the areas the airspace is unclassified. Entry into the areas is possible only upon permission from the organiser.

EPTR529

Lateral limits:

1. 53 05 40 N 015 49 43 E
2. 52 53 13 N 015 45 12 E
3. 52 22 59 N 015 21 54 E
4. 52 25 59 N 015 07 54 E
5. 52 53 44 N 015 29 20 E
6. 53 19 59 N 015 34 53 E
7. 53 16 59 N 015 37 22 E
8. 53 19 56 N 015 51 11 E
1. 53 05 40 N 015 49 43 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: 2500 ft AMSL

Note: excluding EPR25

EPTR530

Lateral limits:

1. 53 49 06 N 016 20 28 E
2. 53 49 04 N 016 30 02 E
3. 53 34 00 N 015 56 28 E
4. 53 32 51 N 015 59 23 E
5. 53 28 50 N 015 50 00 E
6. 53 29 58 N 015 44 52 E
7. 53 24 55 N 015 35 55 E
8. 53 31 00 N 015 33 17 E
1. 53 49 06 N 016 20 28 E

Vertical limits:

Lower limit: GND

Upper limit: 2500 ft AMSL

Note: and MRT 83, 84, 85, 86, 103

4. WŁADZE ODPOWIEDZIALNE ZA ORGANIZACJĘ ĆWICZENIA

Organizator: Dowódca JW 4395
Tel.: +48-261-168-556
Tel. kom.: +48-660-677-999

5. ORGANIZACJA RUCHU LOTNICZEGO

- 5.1 Strefy EPTR529 - 530 wydzielone są z przestrzeni odpowiedzialności służby FIS POZNAŃ i FIS GDAŃSK.
- 5.2 Strefy EPTR529 - 530 będą zamawiane, aktywowane / dezaktywowane w AMC Polska zgodnie z procedurami opublikowanymi w AIP Polska – ENR 5.2.1 pkt 8 oraz pkt 9 przez ARO EPLY (tel: +48-261-168-223, tel. kom.: +48-727-440-681).
- 5.3 W trakcie realizacji ćwiczenia będą wykorzystywane strefy EPD24, EPD27 i EPD53.
- 5.4 Strefa TSA468 może być aktywowana z ominięciem aktywnej EPTR529.
- 5.5 W czasie aktywności strefy EPTR529, strefa TRA160 nie może być aktywowana.
- 5.6 Strefa EPTR 529 posiada priorytet w stosunku do strefy EPTS149.
- 5.7 Statki powietrzne biorące udział w ćwiczeniu: 3 x Mi-8/ Mi-17, 3 x W-3, 10 x CH-47 oraz 8 x UH-60.
- 5.8 Miejsce startów i lądowań: Centralny Poligon Sił Powietrznych (CP SP) Ustka.
- 5.9 Loty będą wykonywane na podstawie planów lotów (FPL).
- 5.10 Loty w strefach EPTR529 - 530 powinny być wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów VFR z prędkościami zapewniającymi możliwość zauważenia innego ruchu lub przeszkody (z prędkością nie większą niż 250 kt IAS), w czasie wystarczającym aby uniknąć kolizji z ruchem poza strefą. Operacje należy wykonywać z dala od przydzielonych granic strefy, bez ich naruszania.
- 5.11 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności stref EPTR 529 - 530 będą dostępne w AMC Polska (ASM 3), tel.: +48-22-574-5711 lub +48-261-828-131/2.

Patrz: mapa.

AUTHORITIES RESPONSIBLE FOR ORGANISATION OF THE TRAINING

Organiser: Commander of Military Unit 4395
Phone: +48-261-168-556
Mobile: +48-660-677-999

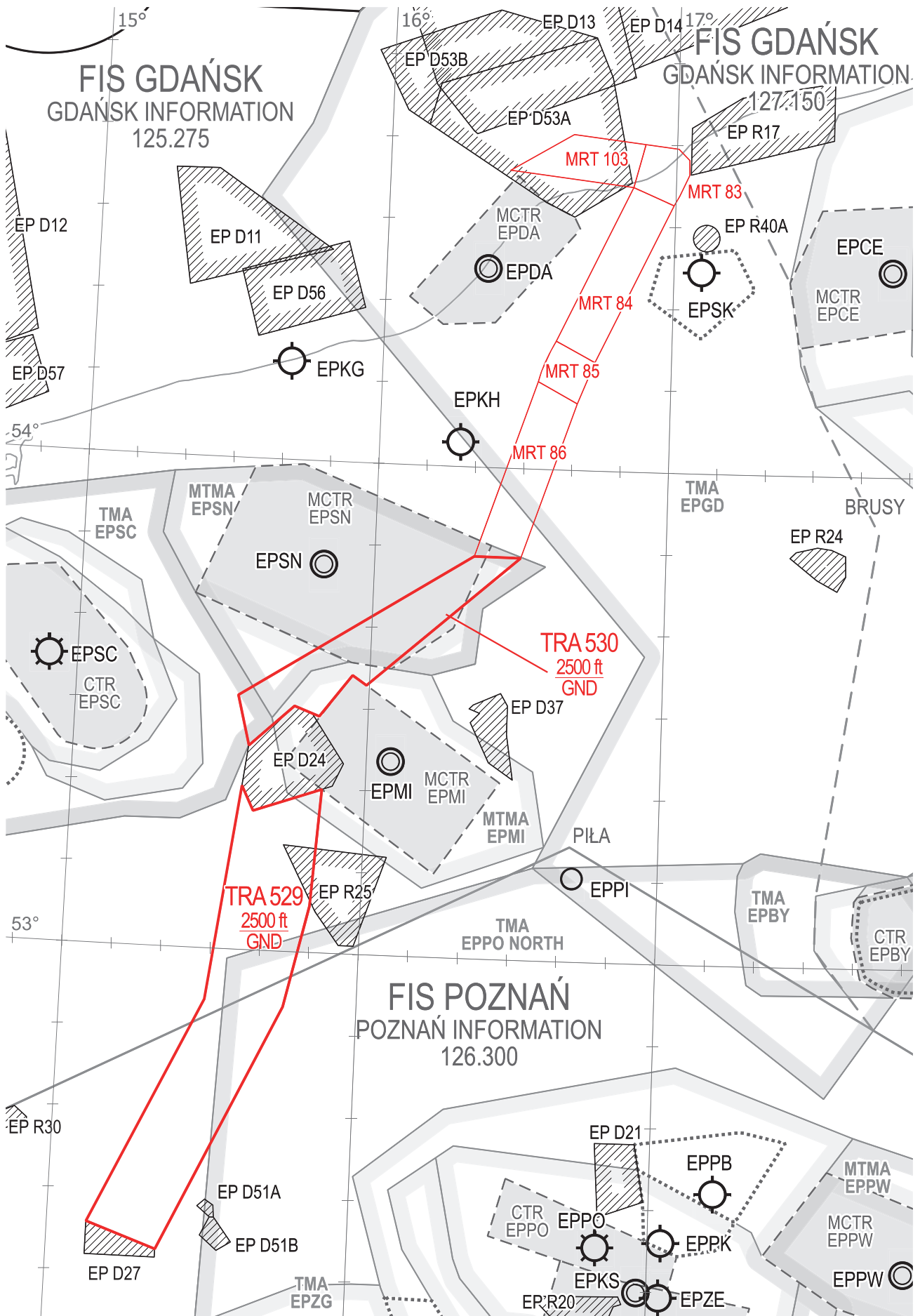
ORGANISATION OF AIR TRAFFIC

- Areas EPTR529 - 530 are segregated within the area of responsibility of POZNAŃ FIS and GDAŃSK FIS.
- Areas EPTR529 - 530 will be booked, activated/deactivated through AMC Poland in accordance with the procedures for booking airspace elements published in AIP Poland – ENR 5.2.1 points 8 and 9 by the EPLY ARO (phone: +48-261-168-223, mobile: +48-727-440-681).
- During the exercise, areas EPD24, EPD27 and EPD53 will be used.
- The TSA468 area can be activated by avoiding active EPTR529.
- During the activity of area EPTR529, the TRA160 area cannot be activated
- Area EPTR529 has priority over EPTS149.
- Aircraft participating in the exercise: 3 x Mi-8/ Mi-17, 3 x W-3, 10 x CH-47 and 8 x UH-60.
- Take-off and landing site: AADF Central Training Field Ustka.
- Flights will be conducted in accordance with flight plans (FPL).
- Flights within areas EPTR529-530 shall be conducted under VFR at speeds giving adequate opportunity to observe other traffic or obstacles in time to avoid collision with traffic outside the area (not greater than 250 kt IAS). Flight operations shall be conducted clear of the allocated area limits without infringing them.
- Detailed information on the actual activation times of the temporary reserved areas EPTR 529 - 530 will be available from AMC Poland (ASM-3), phone: +48-22-574-5711 or +48-261-828-131/2.

See: chart.

- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY

SŁUŻBA INFORMACJI LOTNICZEJ
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

02-147 Warszawa, ul. Wieżowa 8
AIS HQ: +48-22-574-5625, +48-81-452-5625
fax: +48-22-574-5619, +48-81-452-5619
AFS: EPWWYOYX
e-mail: ais.poland@pansa.pl
http://www.ais.pansa.pl

AIRAC SUP 102/23 (ENR 5)

Data publikacji / Publication date

10 AUG 2023

Obowiązuje od / Effective from

07 SEP 2023

Obowiązuje do / Effective to

17 APR 2024

LOTY TB2

1. TERMIN

07 SEP 2023 – 17 APR 2024

Łączny czas aktywności stref nie przekroczy 90 dni.

2. CZAS (UTC)

Zgodnie z planem użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP).

3. STREFY CZASOWO WYDZIELONE

Przestrzeń niesklasyfikowana.

EPTS491

Granice poziome:

1.	54 06 38 N	021 37 55 E
2.	53 47 59 N	022 03 56 E
3.	53 47 59 N	021 56 55 E
4.	53 46 00 N	021 50 54 E
5.	54 06 20 N	021 20 56 E
1.	54 06 38 N	021 37 55 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 165
Górna granica: FL 205

EPTS580

Granice poziome:

1.	52 08 07 N	022 32 32 E
2.	52 17 36 N	021 55 51 E
3.	52 08 36 N	022 00 25 E
4.	52 06 14 N	022 09 36 E
1.	52 08 07 N	022 32 32 E

Granice pionowe:

Dolna granica: 6000 ft AMSL
Górna granica: FL 95

EPTS581

Granice poziome:

1.	52 08 07 N	022 32 32 E
2.	52 05 53 N	022 41 46 E
3.	51 56 33 N	022 47 32 E
4.	52 06 14 N	022 09 36 E
1.	52 08 07 N	022 32 32 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 85
Górna granica: FL 135

TB2 FLIGHTS

DATES

07 SEP 2023 – 17 APR 2024

Total activity time of the areas will not exceed 90 days.

TIMES (UTC)

As detailed in the Airspace Use Plan (AUP).

TEMPORARY SEGREGATED AREAS

Unclassified airspaces.

EPTS491

Lateral limits:

1.	54 06 38 N	021 37 55 E
2.	53 47 59 N	022 03 56 E
3.	53 47 59 N	021 56 55 E
4.	53 46 00 N	021 50 54 E
5.	54 06 20 N	021 20 56 E
1.	54 06 38 N	021 37 55 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 165
Upper limit: FL 205

EPTS580

Lateral limits:

1.	52 08 07 N	022 32 32 E
2.	52 17 36 N	021 55 51 E
3.	52 08 36 N	022 00 25 E
4.	52 06 14 N	022 09 36 E
1.	52 08 07 N	022 32 32 E

Vertical limits:

Lower limit: 6000 ft AMSL
Upper limit: FL 95

EPTS581

Lateral limits:

1.	52 08 07 N	022 32 32 E
2.	52 05 53 N	022 41 46 E
3.	51 56 33 N	022 47 32 E
4.	52 06 14 N	022 09 36 E
1.	52 08 07 N	022 32 32 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 85
Upper limit: FL 135

EPTS588**Granice poziome:**

1.	53 56 04 N	023 29 00 E
2.	53 30 00 N	023 34 20 E
3.	53 19 13 N	023 38 52 E
4.	53 19 20 N	023 12 35 E
5.	53 29 30 N	023 05 30 E
6.	53 45 43 N	022 59 56 E
7.	53 54 00 N	022 59 27 E
1.	53 56 04 N	023 29 00 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 165
Górna granica:	FL 205

EPTS589**Granice poziome:**

1.	53 19 13 N	023 38 52 E
2.	52 45 00 N	023 53 00 E
3.	52 51 41 N	023 22 09 E
4.	53 19 20 N	023 12 35 E
1.	53 19 13 N	023 38 52 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 165
Górna granica:	FL 205

EPTS590**Granice poziome:**

1.	52 45 00 N	023 53 00 E
2.	52 31 59 N	023 19 39 E
3.	52 14 06 N	023 07 54 E
4.	52 08 36 N	023 21 52 E
5.	52 05 53 N	022 41 46 E
6.	52 16 56 N	022 36 43 E
7.	52 22 41 N	022 39 14 E
8.	52 42 00 N	022 57 08 E
9.	52 51 41 N	023 22 09 E
1.	52 45 00 N	023 53 00 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 165
Górna granica:	FL 205

EPTS591**Granice poziome:**

1.	52 05 53 N	022 41 46 E
2.	51 23 43 N	023 07 31 E
3.	51 25 19 N	023 27 14 E
4.	51 54 51 N	023 28 17 E
5.	52 05 27 N	023 28 21 E
6.	52 08 36 N	023 21 52 E
1.	52 05 53 N	022 41 46 E

Granice pionowe:

Dolna granica:	FL 125
Górna granica:	FL 205

EPTS592**Granice poziome:**

1.	50 39 06 N	023 36 39 E
2.	50 33 44 N	023 56 53 E
3.	50 57 08 N	023 54 23 E
4.	50 59 06 N	023 53 27 E
5.	51 25 19 N	023 27 14 E
6.	51 23 43 N	023 07 31 E
7.	50 54 36 N	023 35 28 E
1.	50 39 06 N	023 36 39 E

EPTS588**Lateral limits:**

1.	53 56 04 N	023 29 00 E
2.	53 30 00 N	023 34 20 E
3.	53 19 13 N	023 38 52 E
4.	53 19 20 N	023 12 35 E
5.	53 29 30 N	023 05 30 E
6.	53 45 43 N	022 59 56 E
7.	53 54 00 N	022 59 27 E
1.	53 56 04 N	023 29 00 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 165
Upper limit:	FL 205

EPTS589**Lateral limits:**

1.	53 19 13 N	023 38 52 E
2.	52 45 00 N	023 53 00 E
3.	52 51 41 N	023 22 09 E
4.	53 19 20 N	023 12 35 E
1.	53 19 13 N	023 38 52 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 165
Upper limit:	FL 205

EPTS590**Lateral limits:**

1.	52 45 00 N	023 53 00 E
2.	52 31 59 N	023 19 39 E
3.	52 14 06 N	023 07 54 E
4.	52 08 36 N	023 21 52 E
5.	52 05 53 N	022 41 46 E
6.	52 16 56 N	022 36 43 E
7.	52 22 41 N	022 39 14 E
8.	52 42 00 N	022 57 08 E
9.	52 51 41 N	023 22 09 E
1.	52 45 00 N	023 53 00 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 165
Upper limit:	FL 205

EPTS591**Lateral limits:**

1.	52 05 53 N	022 41 46 E
2.	51 23 43 N	023 07 31 E
3.	51 25 19 N	023 27 14 E
4.	51 54 51 N	023 28 17 E
5.	52 05 27 N	023 28 21 E
6.	52 08 36 N	023 21 52 E
1.	52 05 53 N	022 41 46 E

Vertical limits:

Lower limit:	FL 125
Upper limit:	FL 205

EPTS592**Lateral limits:**

1.	50 39 06 N	023 36 39 E
2.	50 33 44 N	023 56 53 E
3.	50 57 08 N	023 54 23 E
4.	50 59 06 N	023 53 27 E
5.	51 25 19 N	023 27 14 E
6.	51 23 43 N	023 07 31 E
7.	50 54 36 N	023 35 28 E
1.	50 39 06 N	023 36 39 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 165
Górna granica: FL 205

EPTS593**Granice poziome:**

1. 50 33 44 N 023 56 53 E
2. 50 21 05 N 023 36 00 E
3. 49 41 56 N 022 46 10 E
4. 49 49 11 N 022 30 45 E
5. 50 39 06 N 023 36 39 E
1. 50 33 44 N 023 56 53 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 165
Górna granica: FL 205

EPTS594**Granice poziome:**

1. 49 41 56 N 022 46 10 E
2. 49 33 00 N 022 35 00 E
3. 49 20 02 N 022 44 20 E

dalej wzdłuż granicy państwowej do punktu:

4. 49 05 17 N 022 33 57 E
5. 49 33 00 N 022 14 00 E
6. 49 49 11 N 022 30 45 E
1. 49 41 56 N 022 46 10 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 165
Górna granica: FL 205

3.1 FLIGHT PLAN BUFFER ZONE (FBZ)**EPTS491Z****Granice poziome:**

1. 54 08 52 N 021 17 48 E
2. 54 09 16 N 021 39 57 E
3. 53 48 09 N 022 09 22 E
4. 53 45 23 N 022 06 46 E
5. 53 45 23 N 021 58 03 E
6. 53 42 42 N 021 49 55 E
7. 54 05 55 N 021 15 41 E
1. 54 08 52 N 021 17 48 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 165
Górna granica: FL 205

EPTS581Z**Granice poziome:**

1. 52 08 48 N 022 09 02 E
2. 52 10 47 N 022 33 03 E
3. 52 07 53 N 022 45 03 E
4. 51 55 46 N 022 52 31 E
5. 51 53 30 N 022 48 26 E
6. 52 04 34 N 022 05 07 E
7. 52 07 31 N 022 05 28 E
8. 52 08 26 N 022 07 12 E
9. 52 08 45 N 022 08 18 E
1. 52 08 48 N 022 09 02 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 95
Górna granica: FL 135

Vertical limits:

Lower limit: FL 165
Upper limit: FL 205

EPTS593**Lateral limits:**

1. 50 33 44 N 023 56 53 E
2. 50 21 05 N 023 36 00 E
3. 49 41 56 N 022 46 10 E
4. 49 49 11 N 022 30 45 E
5. 50 39 06 N 023 36 39 E
1. 50 33 44 N 023 56 53 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 165
Upper limit: FL 205

EPTS594**Lateral limits:**

1. 49 41 56 N 022 46 10 E
2. 49 33 00 N 022 35 00 E
3. 49 20 02 N 022 44 20 E

then along the state border to point:

4. 49 05 17 N 022 33 57 E
5. 49 33 00 N 022 14 00 E
6. 49 49 11 N 022 30 45 E
1. 49 41 56 N 022 46 10 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 165
Upper limit: FL 205

FLIGHT PLAN BUFFER ZONE (FBZ)**EPTS491Z****Lateral limits:**

1. 54 08 52 N 021 17 48 E
2. 54 09 16 N 021 39 57 E
3. 53 48 09 N 022 09 22 E
4. 53 45 23 N 022 06 46 E
5. 53 45 23 N 021 58 03 E
6. 53 42 42 N 021 49 55 E
7. 54 05 55 N 021 15 41 E
1. 54 08 52 N 021 17 48 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 165
Upper limit: FL 205

EPTS581Z**Lateral limits:**

1. 52 08 48 N 022 09 02 E
2. 52 10 47 N 022 33 03 E
3. 52 07 53 N 022 45 03 E
4. 51 55 46 N 022 52 31 E
5. 51 53 30 N 022 48 26 E
6. 52 04 34 N 022 05 07 E
7. 52 07 31 N 022 05 28 E
8. 52 08 26 N 022 07 12 E
9. 52 08 45 N 022 08 18 E
1. 52 08 48 N 022 09 02 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 95
Upper limit: FL 135

EPTS588Z**Granice poziome:**

1. 53 56 17 N 022 54 55 E
 2. 53 58 42 N 023 29 13 E
- dalej wzdłuż granicy państwowej do punktu:
3. 53 36 04 N 023 37 30 E
 4. 53 16 35 N 023 44 26 E
 5. 53 16 45 N 023 09 41 E
 6. 53 28 44 N 023 01 19 E
 7. 53 45 12 N 022 55 38 E
 1. 53 56 17 N 022 54 55 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 165
Górna granica: FL 205

EPTS589Z**Granice poziome:**

1. 53 21 56 N 023 07 14 E
2. 53 21 47 N 023 42 16 E
3. 52 47 33 N 023 56 22 E
4. 52 42 46 N 023 56 19 E
5. 52 41 52 N 023 54 42 E
6. 52 49 43 N 023 18 27 E
1. 53 21 56 N 023 07 14 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 165
Górna granica: FL 205

EPTS590Z**Granice poziome:**

1. 52 54 33 N 023 21 37 E
 2. 52 47 01 N 023 56 21 E
- dalej wzdłuż granicy państwowej do punktu:
3. 52 08 14 N 023 30 51 E
 4. 52 06 30 N 023 29 43 E
 5. 52 03 03 N 022 38 41 E
 6. 52 16 55 N 022 32 20 E
 7. 52 23 40 N 022 35 16 E
 8. 52 43 50 N 022 53 56 E
 1. 52 54 33 N 023 21 37 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 165
Górna granica: FL 205

EPTS591Z**Granice poziome:**

1. 52 08 05 N 022 35 53 E
2. 52 11 18 N 023 23 08 E
3. 52 06 42 N 023 32 34 E
4. 51 23 01 N 023 31 18 E
5. 51 20 52 N 023 04 48 E
1. 52 08 05 N 022 35 53 E

Granice pionowe:

- Dolna granica: FL 125
Górna granica: FL 205

EPTS592Z**Granice poziome:**

1. 51 25 46 N 023 00 40 E
 2. 51 28 06 N 023 29 20 E
 3. 50 56 47 N 023 58 32 E
 4. 50 50 09 N 023 59 15 E
- dalej wzdłuż granicy państwowej do punktu:
5. 50 46 10 N 023 59 40 E
 6. 50 29 43 N 024 01 23 E

EPTS588Z**Lateral limits:**

1. 53 56 17 N 022 54 55 E
 2. 53 58 42 N 023 29 13 E
- then along the state border to point:
3. 53 36 04 N 023 37 30 E
 4. 53 16 35 N 023 44 26 E
 5. 53 16 45 N 023 09 41 E
 6. 53 28 44 N 023 01 19 E
 7. 53 45 12 N 022 55 38 E
 1. 53 56 17 N 022 54 55 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 165
Upper limit: FL 205

EPTS589Z**Lateral limits:**

1. 53 21 56 N 023 07 14 E
2. 53 21 47 N 023 42 16 E
3. 52 47 33 N 023 56 22 E
4. 52 42 46 N 023 56 19 E
5. 52 41 52 N 023 54 42 E
6. 52 49 43 N 023 18 27 E
1. 53 21 56 N 023 07 14 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 165
Upper limit: FL 205

EPTS590Z**Lateral limits:**

1. 52 54 33 N 023 21 37 E
 2. 52 47 01 N 023 56 21 E
- then along the state border to point:
3. 52 08 14 N 023 30 51 E
 4. 52 06 30 N 023 29 43 E
 5. 52 03 03 N 022 38 41 E
 6. 52 16 55 N 022 32 20 E
 7. 52 23 40 N 022 35 16 E
 8. 52 43 50 N 022 53 56 E
 1. 52 54 33 N 023 21 37 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 165
Upper limit: FL 205

EPTS591Z**Lateral limits:**

1. 52 08 05 N 022 35 53 E
2. 52 11 18 N 023 23 08 E
3. 52 06 42 N 023 32 34 E
4. 51 23 01 N 023 31 18 E
5. 51 20 52 N 023 04 48 E
1. 52 08 05 N 022 35 53 E

Vertical limits:

- Lower limit: FL 125
Upper limit: FL 205

EPTS592Z**Lateral limits:**

1. 51 25 46 N 023 00 40 E
 2. 51 28 06 N 023 29 20 E
 3. 50 56 47 N 023 58 32 E
 4. 50 50 09 N 023 59 15 E
- then along the state border to point:
5. 50 46 10 N 023 59 40 E
 6. 50 29 43 N 024 01 23 E

7. 50 37 20 N 023 32 42 E
8. 50 53 49 N 023 31 25 E
1. 51 25 46 N 023 00 40 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 165
Górna granica: FL 205

EPTS593Z**Granice poziome:**

1. 50 42 13 N 023 35 29 E
2. 50 34 35 N 024 04 14 E
3. 50 24 05 N 023 46 49 E

dalej wzdłuż granicy państwowej do punktu:

4. 49 38 44 N 022 46 08 E
5. 49 48 42 N 022 24 55 E
1. 50 42 13 N 023 35 29 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 165
Górna granica: FL 205

EPTS594Z**Granice poziome:**

1. 49 52 52 N 022 29 44 E
2. 49 42 52 N 022 50 59 E

dalej wzdłuż granicy państwowej do punktu:

3. 49 05 12 N 022 29 38 E
4. 49 33 13 N 022 09 25 E
1. 49 52 52 N 022 29 44 E

Granice pionowe:

Dolna granica: FL 165
Górna granica: FL 205

RESTRYKCJE FUA

Niedostępna dla ruchu:

EPTS491ZR, EPTS581ZR, EPTS588ZR, EPTS589ZR, EPTS590ZR,
EPTS591ZR, EPTS592ZR, EPTS593ZR, EPTS594ZR, EPTS491R, EPTS581R,
EPTS588R, EPTS589R, EPTS590R, EPTS591R, EPTS592R, EPTS593R,
EPTS594R.

4. ORGANIZATOR

Dowódca 1. Skrzydła Lotnictwa Taktycznego Świdwin

5. INFORMACJE DODATKOWE

- 5.1 Strefy EPTS491, EPTS580-581, EPTS588-594 są wydzielone z przestrzeni odpowiedzialności służb ACC WARSZAWA, FIS WARSZAWA i MIL APP MIŃSK MAZOWIECKI.
- 5.2 Strefy podlegają procedurze zamawiania przez ARO EPMI, EPMB lub EPMM oraz aktywacji i dezaktywacji przez wymienione ARO lub pilota operatora UAV w AMC Polska zgodnie z AIP Polska ENR 5.2.1, pkt. 8 i 9.1.
- 5.3 Strefy EPTS491, EPTS588-590, EPTS592-594 mogą być zamawiane wyłącznie w zakresie 2 poziomów lotu (np. FL165-185, FL175-195 itp.).
- 5.4 Strefy EPTS491, EPTS580-581, EPTS588-594 mają priorytet nad strefami EPTR88-94.
- 5.5 Loty w EPTR4 mogą być wykonywane z ominięciem stref EPTS580-581 i EPTS591.
- 5.6 Loty w EPTR688-694 i EPTR86 mogą być wykonywane z ominięciem aktywnych stref EPTS491, EPTS580-581, EPTS588-594.
- 5.7 Organizator lotów będzie planował loty UAV z uwzględnieniem nieprzekraczalnych granic strefy pomniejszych o bufor bezpieczeństwa (odpowiedni do rodzaju używanego UAV) wynoszący:
- minimalny bufor poziomy w strefach poniżej FL 95: 1800 ft dla stałopłatów UAV;
- 500 ft dla wiroplatów UAV;
- minimalny bufor poziomy w strefach powyżej FL 95: 2,5 NM dla wszystkich typów UAV;
- minimalny bufor pionowy: 500 ft od granic strefy przy lotach poniżej FL 290.

7. 50 37 20 N 023 32 42 E
8. 50 53 49 N 023 31 25 E
1. 51 25 46 N 023 00 40 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 165
Upper limit: FL 205

EPTS593Z**Lateral limits:**

1. 50 42 13 N 023 35 29 E
2. 50 34 35 N 024 04 14 E
3. 50 24 05 N 023 46 49 E

then along the state border to point:

4. 49 38 44 N 022 46 08 E
5. 49 48 42 N 022 24 55 E
1. 50 42 13 N 023 35 29 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 165
Upper limit: FL 205

EPTS594Z**Lateral limits:**

1. 49 52 52 N 022 29 44 E
2. 49 42 52 N 022 50 59 E

then along the state border to point:

3. 49 05 12 N 022 29 38 E
4. 49 33 13 N 022 09 25 E
1. 49 52 52 N 022 29 44 E

Vertical limits:

Lower limit: FL 165
Upper limit: FL 205

FUA RESTRICTIONS

Not available for traffic:

EPTS491ZR, EPTS581ZR, EPTS588ZR, EPTS589ZR, EPTS590ZR,
EPTS591ZR, EPTS592ZR, EPTS593ZR, EPTS594ZR, EPTS491R,
EPTS581R, EPTS588R, EPTS589R, EPTS590R, EPTS591R, EPTS592R,
EPTS593R, EPTS594R.

ORGANISER

Commander of the 1st Świdwin Tactical Air Wing

ADDITIONAL INFORMATION

The EPTS491, EPTS580-581, EPTS588-594 areas are segregated within the area of responsibility of: WARSZAWA ACC, WARSZAWA FIS, and MIŃSK MAZOWIECKI MIL APP.

The areas are to be requested by ARO EPMI, EPMB OR EPMM, activated and deactivated by mentioned ARO or UAV pilot operator, available from AIP Poland according to AMC Poland ENR 5.2.1 points 8 and 9.1.

The areas EPTS491, EPTS588-590, EPTS592-594 can be booked only within 2 flight levels (e.g. FL165-185, FL175-195, etc.).

EPTS491, EPTS580-581, EPTS588-594 areas have priority over EPTR88-94 areas.

Flights in EPTR4 can be performed clear of EPTS580-581 areas and EPTS591.

Flights in EPTR688-694 and EPTR86 can be avoiding active areas EPTS491, EPTS580-581, EPTS588-594.

The organiser will plan UAV flights taking into consideration the "do-not-cross" boundaries of the area reduced by safety buffers (adequate for the UAV type used).

- minimum lateral buffer in areas below FL 95: 1800 ft for fixed wing UAVs;
- 500 ft for rotor-wing UAVs;
- minimum lateral buffer in areas above FL 95: 2.5 NM for all UAV types;
- minimum vertical buffer: 500 ft boundaries of the area of flights below FL 290.

- 5.8 Bezzałogowe statki powietrzne wykonujące loty w strefach będą wyposażone w funkcję Fail-Safe/RTH, która uruchamia się samoczynnie w przypadku nieprawidłowości w locie lub może być włączona w każdej fazie lotu przez operatora. System Fail-Safe – funkcja systemu sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym, reagująca automatycznie w przypadku utraty sygnału radiowego z nadajnika zdalnego sterowania, umożliwiającą wykonanie automatycznego lądowania awaryjnego lub innych zaprogramowanych czynności mających na celu bezpieczne zakończenie lotu lub zminimalizowanie negatywnych skutków zaistniałej awarii.
- 5.9 W przypadku utraty kontaktu radiowego z UAV i nie uruchomieniu się funkcji Fail-Safe/RTH, operator UAV niezwłocznie powiadamia telefonicznie właściwy (dla strefy lub rejonu wylotu UAV) organ ATS przekazując:
- numer strefy EPTR lub jej część, w której nastąpiła utrata kontaktu;
 - czas, w którym utracono kontakt z UAV;
 - czas pozostały do wyczerpania baterii/paliwa;
 - ostatnio zarejestrowaną prędkość UAV;
 - ostatnio obrany kurs/kierunek lotu i to na ile prawdopodobne jest, że UAV będzie leciał z tym kursem;
 - ostatnią znaną wysokość na jakiej znajdował się UAV lub na jakiej utracono kontakt;
 - inne istotne informacje wynikające ze specyfiki zdarzenia.
- 5.10 W przypadku nawiązania ponownego kontaktu z UAV, operator informuje właściwy dla danej strefy organ ATS.
- 5.11 Użytkownik strefy zapewnia łączność telefoniczną służącą zapewnieniu skutecznego i niezwłocznego kontaktu pomiędzy służbami AMC/ATS, a osobą bezpośrednio odpowiadającą za wykonywane lotów w strefie (operatorami UAV), która będzie dostępna przez cały czas aktywności strefy.
- 5.12 Na żądanie służb AMC/ATS operator zobowiązuje się do jak najszybszego zakończenia lotu w strefie przez UAV.
- 5.13 Prędkość lotów poniżej 250 kt.
- 5.14 Szczegółowe informacje dotyczące rzeczywistego czasu aktywności oraz telefon kontaktowy do użytkownika strefy będą dostępne w AMC Polska, tel.: +48-22-574-5733 – 35.

Patrz: mapa.

Unmanned aerial vehicles performing flights within areas will be equipped with a Fail-Safe/RTH system activated automatically in the event of any malfunction during the flight and able to be switched on in each phase of flight by the UAV operator. The Fail-Safe system is a function of the UAV control system triggered automatically on loss of signal, allowing for an automatic emergency landing or other programmed actions carried out in order to ensure a safe termination of flight or minimise the negative impact of a failure.

In the event of loss of radio communication with the UAV and failure of the Fail-Safe/RTH system to activate, the UAV operator shall immediately notify by phone the ATS unit (relevant for the area or zone of UAV departure) providing:

- number of EPTR area or part thereof in which loss of contact occurred;
- time when the contact with UAV was lost;
- battery/fuel depletion time;
- last recorded UAV speed;
- last taken heading/direction of flight and how likely it is that the UAV will fly this heading;
- last known height at which the UAV was flying or at which loss of contact occurred;
- other relevant information resulting from the specificity of the occurrence.

In the event that contact with the UAV is resumed, the operator shall notify the ATS unit relevant for the area.

The user of the area provides telephone contact for efficient and immediate communication between the AMC/ATS and the person directly responsible for flights within the area (UAV operators) available during the entire period of area activation.

At the request of the AMC/ATS, the operator is obliged to terminate the UAV flight within the area as quickly as possible.

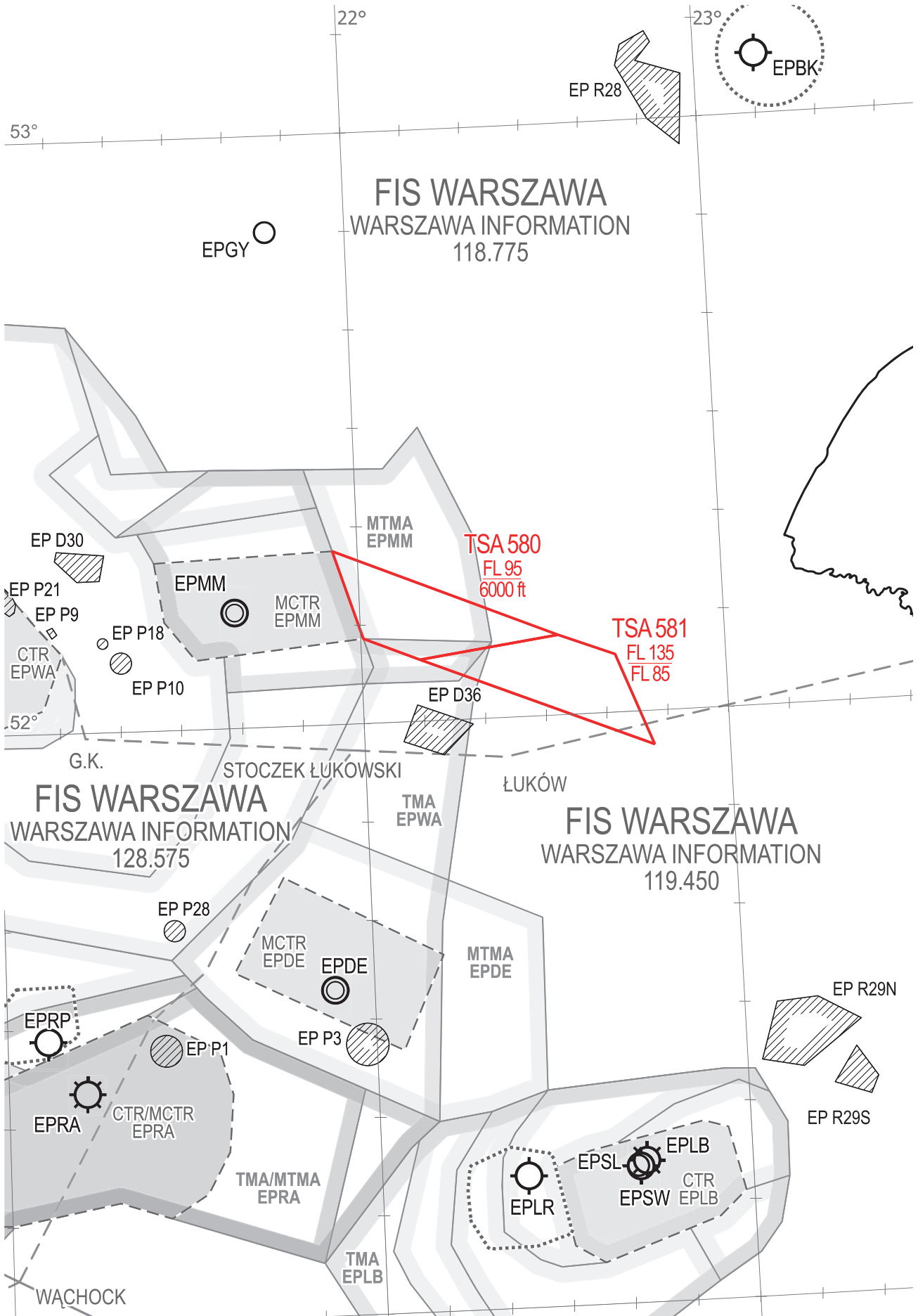
Flight speed below 250 kt.

Detailed information on the actual activity times of the area and contact details of the area user will be available from AMC Poland, phone: +48-22-574-5733 – 35.

See: chart.

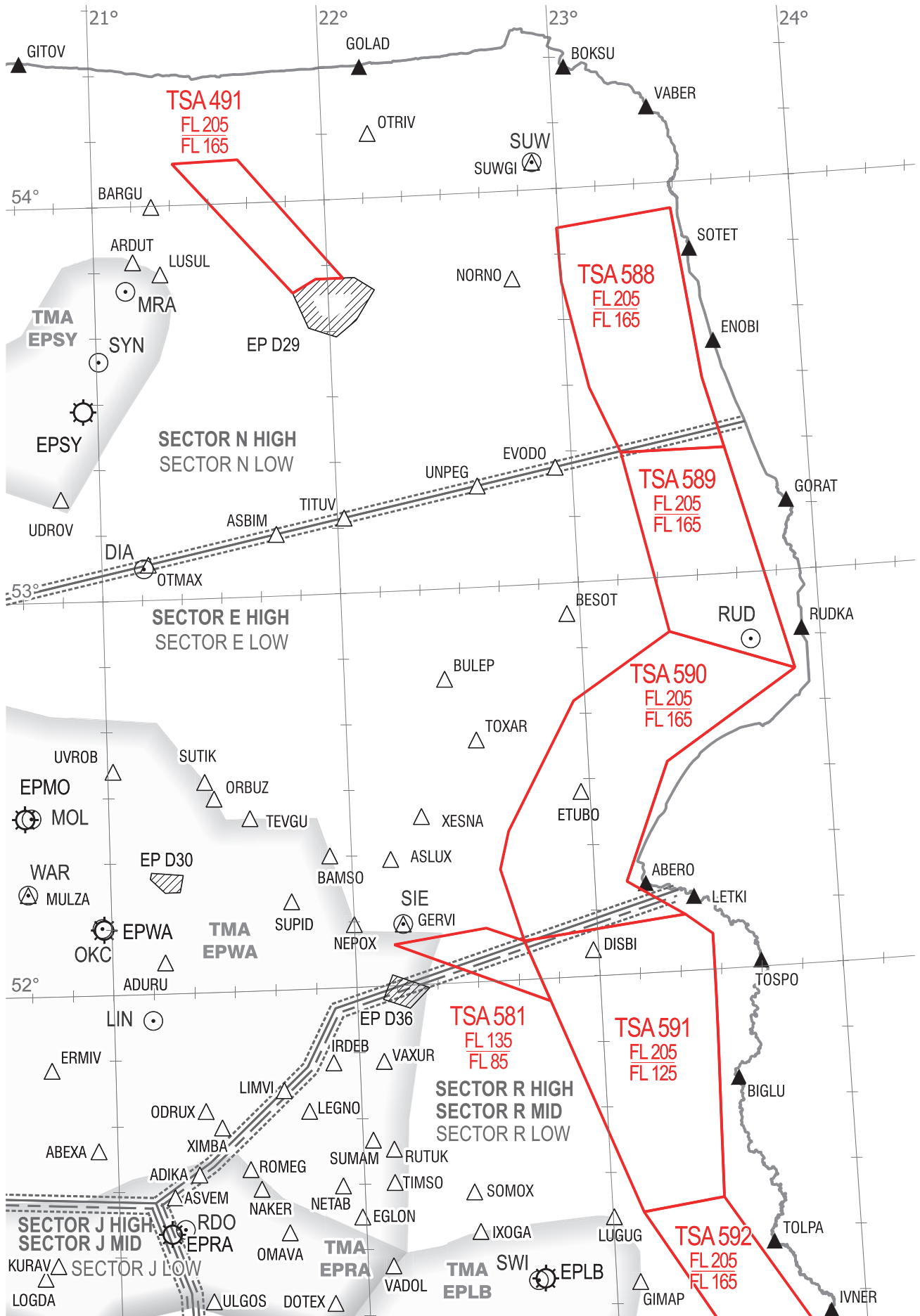
- KONIEC -

- END -



NOT TO SCALE

FIS SECTORS



NOT TO SCALE

ACC SECTORS

AIP AIRAC AMDT 09/23

Obowiązuje od / Effective from

07 SEP 2023

GEN:

- aktualizacja informacji dotyczących Lotniskowego Biura Meteorologicznego dla lotniska Olsztyn - Mazury (EPSY);
- zmiany edytorskie.

ENR:

- aktualizacja zapisów dotyczących planowania lotów;
- aktualizacja formularza planu lotu;
- aktualizacja częstotliwości dla służby radarowej kontroli zbliżania: KRAKÓW ZBLIŻANIE;
- wycofanie informacji dotyczących granic odpowiedzialności w sektorze B i C między EPKK i EPKT;
- wprowadzenie granic odpowiedzialności między sektorami EAST and WEST UTMA EPKK;
- wycofanie CTA04;
- aktualizacja granic poziomych sektora G TMA POZNAŃ SOUTH;
- zmiana przebiegu AWY: L619, L623, T714, T738;
- aktualizacja tras łączących FRA dla dolotów i odlotów (EPKK/EPKT oraz EPWR);
- wprowadzenie oznaczenia nowych kodów nazw dla znaczących punktów nawigacyjnych: ATSEW, AXROF, CUZAC, DADJE, DUFOH, EFLUC, EFLUW, ELFUC, ENNAV, EZLIH, FECIC, FESCU, FOPFU, FUMKA, FUQOF, GUFCE, HIDBE, JEJOH, JEZWA, JOSWO, JUBFO, KEWJO, KUGJO, LEFUW, LINJE, LUMVE, MOFKE, NIFCU, NIFOW, NIWZE, NUZEH, OFBIQ, OMFOL, OSFIH, OTLIC, OZDIF, PACIW, QAQUW, TAHEW, TIGJA, UMJUZ, UMTAH, UPFUP, UPHUN, USJOK, UWLER, UXBAF, WUDWE, YOGHI, ZOSWA;
- aktualizacja oznaczenia istniejących kodów nazw dla znaczących punktów nawigacyjnych: ADADO, BAREX, BAVOK, EMBIK, MAPIK, NUMBA, SUDOL;
- wprowadzenie informacji o nowej przeszkodzie lotniczej: maszt Dobieszewo, farma wiatrowa Pniewy (Pniewy, Zamorze), farma wiatrowa Mieścisko;
- aktualizacja informacji o przeszkodach lotniczych: farma wiatrowa Korytnica (Nojszew, Czerwonka, Folwark, Kozewnica, Roguszyn, Żelazów, Filipy, Wyczółki, Krypy, Karczewiec, Strupiechów), Kartowice, Wielowieś, Stypułów, Potęgowo, farma wiatrowa Widuchowa (Żelechowo), farma wiatrowa Stawiszyn (Jarantów);

Informacje o wyżej wymienionych przeszkodach dostępne są w cyfrowych zbiorach danych: Zbiór danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD - cyfrowe dane o przeszkodach dla Strefy 1 (.csv).

<https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/>

<https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/>

- zmiany edytorskie.

AD:

- aktualizacja zwolnień, odstępstw, przypadków równoważnego poziomu bezpieczeństwa, specjalnych warunków, w tym ograniczeń w odniesieniu do korzystania z lotniska dla lotnisk: Bydgoszcz (EPBY), Chopina w Warszawie (EPWA);

GEN:

- information on Aerodrome MET Office Olsztyn - Mazury (EPSY) updated;
- editorial changes.

ENR:

- flight planning rules updated;
- flight plan form updated;
- frequencies for approach radar control service updated: KRAKÓW APPROACH;
- information on boundaries of areas of responsibility within sectors B and C between EPKK and EPKT withdrawn;
- boundaries of areas of responsibility between sectors EAST and WEST of EPKK UTMA introduced;
- CTA04 withdrawn;
- lateral limits of sector G of POZNAŃ SOUTH TMA updated;
- AWYs: L619, L623, T714, T738 realigned;
- FRA Arrival/Departure Connecting Routes (EPKK/EPKT and EPWR) updated;
- name-code designators for significant points introduced: ATSEW, AXROF, CUZAC, DADJE, DUFOH, EFLUC, EFLUW, ELFUC, ENNAV, EZLIH, FECIC, FESCU, FOPFU, FUMKA, FUQOF, GUFCE, HIDBE, JEJOH, JEZWA, JOSWO, JUBFO, KEWJO, KUGJO, LEFUW, LINJE, LUMVE, MOFKE, NIFCU, NIFOW, NIWZE, NUZEH, OFBIQ, OMFOL, OSFIH, OTLIC, OZDIF, PACIW, QAQUW, TAHEW, TIGJA, UMJUZ, UMTAH, UPFUP, UPHUN, USJOK, UWLER, UXBAF, WUDWE, YOGHI, ZOSWA;
- name-code designators for significant points updated: ADADO, BAREX, BAVOK, EMBIK, MAPIK, NUMBA, SUDOL;
- information on new aeronautical obstacles introduced: Dobieszewo mast, Pniewy wind farm (Pniewy, Zamorze), Mieścisko wind farm;
- information on aeronautical obstacles updated: Korytnica wind farm (Nojszew, Czerwonka, Folwark, Kozewnica, Roguszyn, Żelazów, Filipy, Wyczółki, Krypy, Karczewiec, Strupiechów), Kartowice, Wielowieś, Stypułów, Potęgowo, Widuchowa wind farm (Żelechowo), Stawiszyn (Jarantów) wind farm;

Information about the above mentioned obstacles is available only in digital data sets: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD - digital obstacle data for Area 1 (.csv).

<https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/>

<https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/>

- editorial changes.

AD:

- cases involving exemptions, derogations, cases of equivalent level of safety, special conditions, including limitations with regard to the use of the following aerodromes: Bydgoszcz (EPBY), Warsaw Chopin Airport (EPWA);

- aktualizacja informacji o lotniskach:
- Bydgoszcz (EPBY) – aktualizacja informacji o systemie BAK-12;
- Kraków/Balice (EPKK) – APP FREQ, procedury: standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO, mapy podejścia według wskazań przyrządów - ICAO, mapa operacyjna do lotów z widocznością;
- Katowice - Pyrzowice (EPKT) – APP FREQ, procedury: standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO, mapy podejścia według wskazań przyrządów - ICAO, mapa operacyjna do lotów z widocznością;
- Lublin (EPLB) – procedury standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO;
- Łódź (EPLL) – zmiany edytorskie;
- Warszawa/Modlin (EPMO) – mapa instrumentalnych podejść - ICAO;
- Rzeszów - Jasionka (EPRZ) – temperatura odniesienia, długości deklarowane dla Intersection take off, inne wymagania, mapa lotniska - ICAO;
- Olsztyn - Mazury (EPSY) – system kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY i APN, opis oznakowania i świateł TWY, poprzeczki zatrzymania, OFZ, STRIP, światła podejścia i drogi startowej, światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania, CAT II ILS LOC, operacje LVP, mapa lotniska - ICAO, mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A, mapa terenu dla podejść precyzyjnych - ICAO, mapy instrumentalnych podejść - ICAO;
- Lotnisko Chopina w Warszawie (EPWA) – loty po trasach VFR, mapa lotniska - ICAO, mapa lotniska - rejony odpowiedzialności, mapy płyt postojowych, mapy instrumentalnych podejść - ICAO, mapy tras dolotowych, odlotowych i przelotowych VFR;
- Wrocław - Strachowice (EPWR) – procedury: standardowych odlotów według wskazań przyrządów (SID) - ICAO, standardowych dolotów według wskazań przyrządów (STAR) - ICAO;
- zmiany edytorskie.
- information on the aerodromes updated:
- Bydgoszcz (EPBY) – information on BAK-12 system updated;
- Kraków/Balice (EPKK) – APP FREQ, procedures: Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO, Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO, Instrument Approach Charts - ICAO, Visual Operation Chart;
- Katowice - Pyrzowice (EPKT) – APP FREQ, procedures: Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO, Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO, Instrument Approach Charts - ICAO, Visual Operation Chart;
- Lublin (EPLB) – procedures Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO;
- Łódź (EPLL) – editorial changes;
- Warszawa/Modlin (EPMO) – Instrument Approach Chart - ICAO;
- Rzeszów - Jasionka (EPRZ) – reference temperature, declared distances for Intersection take-off, other requirements, Aerodrome Chart - ICAO;
- Olsztyn - Mazury (EPSY) – aircraft guidance and control system on TWYs and APNs, TWY markings and lights, stop bars, OFZ, STRIP, approach and runway lighting, TWY edge and centre line lighting, ILS LOC CAT II, LVPs, Aerodrome Chart - ICAO, Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A, Precision Approach Terrain Chart - ICAO, Instrument Approach Charts - ICAO;
- Warsaw Chopin Airport (EPWA) – flights on VFR routes, Aerodrome Chart - ICAO, Aerodrome Chart - Areas of Responsibility, Aprons charts, instrument Approach Charts - ICAO, VFR Arrival, Departure and Transit Routes Chart;
- Wrocław - Strachowice (EPWR) – procedures: Standard Departure Charts - Instrument (SID) - ICAO, Standard Arrival Charts - Instrument (STAR) - ICAO;
- editorial changes.

2) **USUNĄĆ** NASTĘPUJĄCE STRONY
REMOVE THE FOLLOWING PAGES

GEN

GEN 0.3-1	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.3-2	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.3-3	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.4-1	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.4-2	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.4-3	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.4-4	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.4-5	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.4-6	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.4-7	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.4-8	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.4-9	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.4-10	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.4-11	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.4-12	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.4-13	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.4-14	10 AUG 2023 08/23
GEN 0.4-15	10 AUG 2023 08/23
GEN 1.7.10-1	10 AUG 2023 08/23
GEN 3.2-5	10 AUG 2023 08/23
GEN 3.2-6	10 AUG 2023 08/23
GEN 3.2-7	10 AUG 2023 08/23
GEN 3.2-8	10 AUG 2023 08/23
GEN 3.2-9	10 AUG 2023 08/23
GEN 3.2-10	10 AUG 2023 08/23
GEN 3.2-11	10 AUG 2023 08/23
GEN 3.2-12	13 JUL 2023 07/23

2) **WŁĄCZYĆ** NASTĘPUJĄCE STRONY
INSERT THE FOLLOWING PAGES

GEN 0.3-1	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.3-2	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.3-3	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-1	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-2	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-3	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-4	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-5	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-6	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-7	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-8	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-9	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-10	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-11	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-12	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-13	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-14	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-15	07 SEP 2023 09/23
GEN 1.7.10-1	07 SEP 2023 09/23
GEN 3.2-5	07 SEP 2023 09/23
GEN 3.2-6	07 SEP 2023 09/23
GEN 3.2-7	07 SEP 2023 09/23
GEN 3.2-8	07 SEP 2023 09/23
GEN 3.2-9	07 SEP 2023 09/23
GEN 3.2-10	07 SEP 2023 09/23
GEN 3.2-11	07 SEP 2023 09/23
GEN 3.2-12	07 SEP 2023 09/23

GEN 3.3-3	15 JUN 2023 06/23	GEN 3.3-3	07 SEP 2023 09/23
GEN 3.3-4	18 MAY 2023 05/23	GEN 3.3-4	07 SEP 2023 09/23
GEN 3.5-10	08 NOV 2018 208	GEN 3.5-10	07 SEP 2023 09/23
GEN 3.5-13	20 APR 2023 04/23	GEN 3.5-13	07 SEP 2023 09/23
ENR			
ENR 1.10-1	01 DEC 2022 258	ENR 1.10-1	07 SEP 2023 09/23
ENR 1.10-2	01 DEC 2022 258	ENR 1.10-2	07 SEP 2023 09/23
ENR 1.10-3	01 DEC 2022 258	ENR 1.10-3	07 SEP 2023 09/23
ENR 1.10-4	01 DEC 2022 258	ENR 1.10-4	07 SEP 2023 09/23
ENR 1.10-5	18 MAY 2023 05/23	ENR 1.10-5	07 SEP 2023 09/23
ENR 1.10-6	18 MAY 2023 05/23	ENR 1.10-6	07 SEP 2023 09/23
ENR 1.10-7	18 MAY 2023 05/23	ENR 1.10-7	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 1.10-8	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 1.10-9	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 1.10-10	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 1.10-11	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 1.10-12	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 1.10-13	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 1.10-14	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 1.10-15	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 1.10-16	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 1.10-17	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 1.10-18	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 1.10-19	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 1.10-20	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 1.10-21	07 SEP 2023 09/23
ENR 1.10.1-1	14 JUL 2022 253	ENR 1.10.1-1	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.1-4	10 AUG 2023 08/23	ENR 2.1.1-4	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.1-5	10 AUG 2023 08/23	ENR 2.1.1-5	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.1-6	20 APR 2023 04/23	ENR 2.1.1-6	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.1-7	26 JAN 2023 01/23	ENR 2.1.1-7	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.1-8	20 APR 2023 04/23	ENR 2.1.1-8	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.1-9	20 APR 2023 04/23	ENR 2.1.1-9	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.1-10	20 APR 2023 04/23	ENR 2.1.1-10	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.1-16	20 APR 2023 04/23	ENR 2.1.1-16	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.1-17	20 APR 2023 04/23	ENR 2.1.1-17	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.1-18	20 APR 2023 04/23	ENR 2.1.1-18	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.1-19	20 APR 2023 04/23	ENR 2.1.1-19	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.1-20	20 APR 2023 04/23	ENR 2.1.1-20	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.3-5	20 APR 2023 04/23	ENR 2.1.3-5	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.3-6	20 APR 2023 04/23	ENR 2.1.3-6	07 SEP 2023 09/23
ENR 3.3.1 L619-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 L619-1	07 SEP 2023 09/23
ENR 3.3.1 L619-2	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 L619-2	07 SEP 2023 09/23
ENR 3.3.1 L623-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 L623-1	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 3.3.1 L623-2	07 SEP 2023 09/23
ENR 3.3.1 T714-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T714-1	07 SEP 2023 09/23
ENR 3.3.1 T738-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T738-1	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 3.3.1 T738-2	07 SEP 2023 09/23
ENR 3.5-1	24 FEB 2022 248	ENR 3.5-1	07 SEP 2023 09/23
ENR 3.5-2	24 FEB 2022 248	ENR 3.5-2	07 SEP 2023 09/23
ENR 3.5-21	20 APR 2023 04/23	ENR 3.5-21	07 SEP 2023 09/23
ENR 3.5-22	20 APR 2023 04/23	ENR 3.5-22	07 SEP 2023 09/23
ENR 4.4-1	20 APR 2023 04/23	ENR 4.4-1	07 SEP 2023 09/23
ENR 4.4-2	20 APR 2023 04/23	ENR 4.4-2	07 SEP 2023 09/23
ENR 4.4-3	20 APR 2023 04/23	ENR 4.4-3	07 SEP 2023 09/23
ENR 4.4-4	20 APR 2023 04/23	ENR 4.4-4	07 SEP 2023 09/23

ENR 4.4-5	20 APR 2023 04/23	ENR 4.4-5	07 SEP 2023 09/23
ENR 4.4-6	13 JUL 2023 07/23	ENR 4.4-6	07 SEP 2023 09/23
ENR 4.4-7	18 MAY 2023 05/23	ENR 4.4-7	07 SEP 2023 09/23
ENR 4.4-8	20 APR 2023 04/23	ENR 4.4-8	07 SEP 2023 09/23
ENR 4.4-9	18 MAY 2023 05/23	ENR 4.4-9	07 SEP 2023 09/23
ENR 4.4-10	20 APR 2023 04/23	ENR 4.4-10	07 SEP 2023 09/23
ENR 4.4-11	13 JUL 2023 07/23	ENR 4.4-11	07 SEP 2023 09/23
ENR 4.4-12	20 APR 2023 04/23	ENR 4.4-12	07 SEP 2023 09/23
ENR 4.4-13	20 APR 2023 04/23	ENR 4.4-13	07 SEP 2023 09/23
ENR 4.4-14	18 MAY 2023 05/23	ENR 4.4-14	07 SEP 2023 09/23
ENR 4.4-15	20 APR 2023 04/23	ENR 4.4-15	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	ENR 4.4-16	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.1-1	10 AUG 2023 08/23	ENR 6.1-1	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.1-2	15 JUN 2023 06/23	ENR 6.1-2	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.1-3	15 JUN 2023 06/23	ENR 6.1-3	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.1.3-1	20 APR 2023 04/23	ENR 6.1.3-1	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.1.3-2	20 APR 2023 04/23	ENR 6.1.3-2	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.1.3-3	20 APR 2023 04/23	ENR 6.1.3-3	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.1.3-4	20 APR 2023 04/23	ENR 6.1.3-4	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.1.3-5	20 APR 2023 04/23	ENR 6.1.3-5	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.1.3-6	20 APR 2023 04/23	ENR 6.1.3-6	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.2-1	15 JUN 2023 06/23	ENR 6.2-1	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.2-4	10 AUG 2023 08/23	ENR 6.2-4	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.2-6	01 DEC 2022 258	ENR 6.2-6	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.7.2-0	10 AUG 2023 08/23	ENR 6.7.2-0	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.7.3-0	27 JAN 2022 247	ENR 6.7.3-0	07 SEP 2023 09/23
AD			
AD 1.5.1-1	06 OCT 2022 256	AD 1.5.1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 1.5.1-2	06 OCT 2022 256	AD 1.5.1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 1.5.1-18	13 JUL 2023 07/23	AD 1.5.1-18	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPBY 1-5	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPBY 1-5	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 1-8	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 1-8	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 1-14	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 1-14	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 4-2-1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 4-2-1-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 4-2-1-1	22 APR 2021 238	AD 2 EPKK 4-2-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 4-2-1-2	22 APR 2021 238	AD 2 EPKK 4-2-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 4-2-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 4-2-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 4-2-2-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 4-2-2-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 4-2-2-1	22 APR 2021 238	AD 2 EPKK 4-2-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 4-2-2-2	22 APR 2021 238	AD 2 EPKK 4-2-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 4-2-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 4-2-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 5-3-1-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-1-1	22 APR 2021 238	AD 2 EPKK 5-3-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-1-2	22 APR 2021 238	AD 2 EPKK 5-3-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-1-3	22 APR 2021 238	AD 2 EPKK 5-3-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-1-4	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 5-3-1-4	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-2-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 5-3-2-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-2-1	22 APR 2021 238	AD 2 EPKK 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-2-2	22 APR 2021 238	AD 2 EPKK 5-3-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 5-3-2-3	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	AD 2 EPKK 5-3-2-4	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 6-1-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 6-2-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 6-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 6-2-3	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 6-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 6-6-1-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 6-6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 6-6-2-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 6-6-2-1	07 SEP 2023 09/23

AD 2 EPKK 7-3-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 7-3-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 1-9	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKT 1-9	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 4-2-1-0	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 4-2-1-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 4-2-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 4-2-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 4-2-1-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 4-2-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 4-2-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKT 4-2-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 4-2-2-0	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 4-2-2-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 4-2-2-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 4-2-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 4-2-2-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 4-2-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 4-2-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKT 4-2-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 5-3-1-0	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 5-3-1-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 5-3-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 5-3-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 5-3-1-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 5-3-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKT 5-3-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 5-3-2-0	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 5-3-2-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 5-3-2-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 5-3-2-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 5-3-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 5-3-2-3	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 5-3-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 5-3-2-4	26 JAN 2023 01/23	-----	-----
AD 2 EPKT 6-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 6-2-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 6-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 6-2-3	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 6-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 6-6-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 6-6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 6-6-2-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPKT 6-6-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 7-3-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKT 7-3-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPLB 5-3-1-0	28 JAN 2021 235	AD 2 EPLB 5-3-1-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPLB 5-3-1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 5-3-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPLB 5-3-2-0	28 JAN 2021 235	AD 2 EPLB 5-3-2-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPLB 5-3-2-1	28 JAN 2021 235	AD 2 EPLB 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPLL 1-13	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLL 1-13	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPLL 1-14	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLL 1-14	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPMO 6-6-2-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPMO 6-6-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPMO 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 6-6-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRZ 1-1	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPRZ 1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRZ 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 1-7	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRZ 1-11	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 1-11	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRZ 1-12	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 1-12	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRZ 1-1-1	09 SEP 2021 243	AD 2 EPRZ 1-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 1-3	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 1-4	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 1-4	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 1-5	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 1-5	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 1-6	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 1-6	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 1-8	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 1-8	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 1-12	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 1-12	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 1-13	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 1-13	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 1-14	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 1-14	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	AD 2 EPSY 1-15	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 1-1-1	24 FEB 2022 248	AD 2 EPSY 1-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 2-1-1	25 FEB 2021 236	AD 2 EPSY 2-1-1	07 SEP 2023 09/23
-----	-----	AD 2 EPSY 3-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 6-1-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPSY 6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 6-1-2	25 FEB 2021 236	AD 2 EPSY 6-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 6-1-3	12 AUG 2021 242	AD 2 EPSY 6-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSY 6-1-4	12 AUG 2021 242	AD 2 EPSY 6-1-4	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-28	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-28	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-1-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 1-1-1	07 SEP 2023 09/23

AD 2 EPWA 1-1-2	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-3-2	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPWA 1-3-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-3-4	01 DEC 2022 258	AD 2 EPWA 1-3-4	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-6-1-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 6-6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 6-6-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-6-2-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 6-6-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 6-6-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-6-3-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 6-6-3-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-6-3-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 6-6-3-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 7-2-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 7-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 7-2-2	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 7-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 4-2-1-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 4-2-1-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 4-2-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 4-2-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 4-2-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 4-2-2-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 4-2-2-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 4-2-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 4-2-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 4-2-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 5-3-1-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 5-3-1-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 5-3-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 5-3-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 5-3-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 5-3-2-0	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWR 5-3-2-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 5-3-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPWR 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 5-3-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPZG 1-9	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPZG 1-9	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPZG 1-10	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPZG 1-10	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPZG 7-3-1	01 DEC 2022 258	AD 2 EPZG 7-3-1	07 SEP 2023 09/23

3) NASTĘPUJĄCE NOTAM SĄ WPROWADZONE DO AIP POLSKA TĄ ZMIANĄ:
N3557/23, N3558/23, N4125/23, P1548/23, U2082/23.

4) NASTĘPUJĄCE SUPLEMENTY SĄ NINIEJSZYM SKASOWANE: PATRZ GEN 0.3.

5) AIC POZOSTAJĄCE W MOCY:
02/21, 02/22, 02/23.

6) POPRAWKI RĘCZNE: PATRZ GEN 0.5.

7) ZAZNACZYĆ WPROWADZENIE ZMIANY NA STRONACH GEN 0.2.

3) THE FOLLOWING NOTAM ARE INCORPORATED INTO AIP POLAND WITH
THIS AMENDMENT: D3557/23, D3558/23, D4125/23, A1548/23, E2082/23.

4) THE FOLLOWING SUPPLEMENTS ARE HEREBY CANCELLED: SEE GEN 0.3.

5) THE AIC REMAINING IN FORCE:
02/21, 02/22, 02/23.

6) HAND AMENDMENTS: SEE GEN 0.5.

7) RECORD THE ENTRY OF THE AMENDMENT ON PAGES GEN 0.2.

- KONIEC -

- END -

**GEN 0.3 WYKAZ SUPLEMENTÓW DO AIP
RECORD OF AIP SUPPLEMENTS**

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
06/22	Tymczasowa przeszkoda lotnicza w gm. Rzeszów Temporary aeronautical obstacle within the municipality of Rzeszów	ENR 5.4	27 JAN 2022 31 OCT 2023 EST	
20/22	Wyłączenie z użytkowania stanowiska postojowego na lotnisku Łódź (EPLL) Apron stand at Łódź aerodrome put out of service (EPLL)	AD 2 EPLL	27 JAN 2022 31 DEC 2022 EST	19 JUN 2023
79/22	Nowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Zielona Góra-Babimost (EPZG) New aeronautical obstacles in the vicinity of Zielona Góra-Babimost (EPZG) aerodrome	AD 2 EPZG	16 JUN 2022 01 DEC 2022 EST	
89/22	Roboty budowlane prowadzone w polu ruchu naziemnego lotniska Kraków-Balice (EPKK) Construction works conducted in the movement area of Kraków-Balice aerodrome (EPKK)	AD 2 EPKK	16 JUN 2022 31 DEC 2023 EST	06 JUN 2023
124/22	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) w sezonie letnim S23 Restrictions in the RWY availability at Katowice-Pyrzowice aerodrome (EPKT) during the summer season S23	AD 2 EPKT	03 APR 2023 23 OCT 2023	
125/22	Ograniczenia w dostępności RWY na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) w sezonie letnim S24 Restrictions in the RWY availability at Katowice-Pyrzowice aerodrome (EPKT) during the summer season S24	AD 2 EPKT	01 APR 2024 21 OCT 2024	
126/22	Wyłączenie z użytkowania trawiastych RWY 02/20 oraz RWY 11/29 na lotnisku Bydgoszcz (EPBY) Grass RWY 02/20 and RWY 11/29 at Bydgoszcz aerodrome (EPBY) closed	AD 2 EPBY	01 DEC 2022 01 NOV 2023 EST	
127/22	Tymczasowa przeszkoda lotnicza w rejonie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) Temporary aeronautical obstacle in the vicinity of Gdańsk Lech Wałęsa aerodrome (EPGD)	AD 2 EPGD	01 DEC 2022 03 OCT 2024 EST	
128/22	Prace budowlane na lotnisku Wrocław-Strachowice (EPWR) Construction works at Wrocław-Strachowice aerodrome (EPWR)	AD 2 EPWR	01 DEC 2022 31 AUG 2023 EST	
130/22	Oddanie do użytku TWY B1 na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) TWY B1 at Warsaw Chopin Airport (EPWA) put into operational use	AD 2 EPWA	01 DEC 2022 31 DEC 2023 EST	07 SEP 2023
01/23	Działalność lotnicza – Nowa Dęba Areas of aerial activities – Nowa Dęba	ENR 5	26 JAN 2023 31 DEC 2023	
02/23	Działalność lotnicza w rejonie poligonu Orzysz Aerial activities - military training area Orzysz	ENR 5	26 JAN 2023 31 DEC 2023	12 JUL 2023
03/23	Zabezpieczenie operacji lotniczych w rejonie poligonu Wędrzyn (EPD27) Safeguarding the air operations within military training area Wędrzyn (EPD27)	ENR 5	26 JAN 2023 31 DEC 2023	
04/23	Prace związane z demontażem świateł błyskowych (SFL) dla RWY 26 na lotnisku Katowice-Pyrzowice (EPKT) Works related to the removal of sequenced flashing lights (SFL) on RWY 26 at Katowice-Pyrzowice (EPKT) aerodrome	AD 2 EPKT	26 JAN 2023 31 JUL 2023 EST	
10/23	Szkolenie JW. 4101 Training of Military Unit 4101	ENR 5	13 FEB 2023 31 DEC 2023	
11/23	Roboty budowlane prowadzone na terenie lotniska Kraków-Balice (EPKK) Construction works conducted at Kraków-Balice aerodrome (EPKK)	AD 2 EPKK	26 JAN 2023 31 DEC 2024 EST	
13/23	Loty szkolne w rejonie Westerplatte Training flights in the area of Westerplatte	ENR 5	26 JAN 2023 31 DEC 2023	
16/23	Strefa czasowo rezerwowana dla zabezpieczenia operacji do/z lotniska Łask (EPLK) wykonywanych w ramach ćwiczeń wojskowych Temporary reserved area for securing operations to/from Łask aerodrome (EPLK) carried out as a part of military training	ENR 5	23 FEB 2023 31 DEC 2023	
20/23	Loty UAV w FIR EPWW UAV flights within EPWW FIR	ENR 5	23 FEB 2023 31 DEC 2023	
21/23	Skoki spadochronowe – Powidz (EPPW) Parachute Jumping – Powidz (EPPW)	ENR 5	03 APR 2023 10 OCT 2023	
24/23	Roboty budowlane prowadzone w polu ruchu naziemnego lotniska Kraków-Balice (EPKK) Construction works conducted in the movement area of Kraków-Balice (EPKK) aerodrome	AD 2 EPKK	23 MAR 2023 31 MAR 2024 EST	
26/23	Procedura "Intersection take-off" z użyciem TWY S2 na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Intersection take-off procedure with the use of TWY S2 at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	23 MAR 2023 31 DEC 2023 EST	
27/23	Skoki spadochronowe na lotnisku DĘBLIN (EPDE) Parachute jumping at DĘBLIN (EPDE) aerodrome	ENR 5	25 APR 2023 13 OCT 2023	
28/23	A) 48. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski w Klasie Otwartej B) 21. Szybowcowe Mistrzostwa Europy A) 48th International Polish Gliding Competition in the Open Class B) 21st European Gliding Championships	ENR 5	05 MAY 2023 11 AUG 2023	12 AUG 2023
29/23	Zabezpieczenie lotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego Safeguarding glider flights of Warszawski Aero Club	ENR 5	20 APR 2023 31 DEC 2023	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
30/23	Loty szybowcowe w rejonie Milewa (EPMX) Glider flights in the vicinity of Milewo (EPMX)	ENR 5	20 APR 2023 31 DEC 2023	
31/23	Szkolne loty akrobacyjne w rejonie Chrcynno (EPNC) School aerobatic flights in the vicinity of Chrcynno (EPNC)	ENR 5	20 APR 2023 31 DEC 2023	
32/23	Loty szkolne i treningowe UAV Wojsk Obrony Terytorialnej UAV training flights of Territorial Defence Forces	ENR 5	20 APR 2023 17 APR 2024	
33/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Bydgoszcz (EPBY) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Bydgoszcz (EPBY) aerodrome	AD 2 EPBY	20 APR 2023 09 AUG 2023	10 AUG 2023
35/23	Niemieckie Zawody Szybowcowe – 2023 German Gliding Championships – 2023	ENR 5	26 APR 2023 07 AUG 2023	08 AUG 2023
36/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie lotniska Łódź (EPLL) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Łódź (EPLL) aerodrome	AD 2 EPLL	20 APR 2023 07 SEP 2023 EST	
38/23	Prace budowlane na lotnisku Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD) Modernisation works at Gdańsk Lech Walesa (EPGD) aerodrome	AD 2 EPGD	21 APR 2023 16 JUN 2023 EST	
39/23	Loty UAV typu MALE z lotniska MIŃSK MAZOWIECKI (EPMN) UAV MALE flights from MIŃSK MAZOWIECKI (EPMN) aerodrome	ENR 5	20 APR 2023 31 DEC 2023	
41/23	A) 13. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie 15-metrowej B) Międzynarodowe Zawody Szybowcowe w Klasie Klub A) 13th International Polish Gliding Championships in the 15-metre Class B) International Gliding Competition - Club Class	ENR 5	03 JUN 2023 06 AUG 2023	07 AUG 2023
42/23	Prace budowlane na lotnisku Warszawa-Radom (EPRA) Construction works at Warszawa-Radom (EPRA) aerodrome	AD 2 EPRA	20 APR 2023 01 JUN 2023 EST	
43/23	Działania lotnictwa wojskowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa państwa Military aviation activities to ensure the security of the state	ENR 5	18 MAY 2023 31 DEC 2023	
44/23	1. 25. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski w Klasie A 2. 51. Międzynarodowe Szybowcowe Mistrzostwa Polski juniorów w Klasie B i Standard 3. Zgrupowanie treningowe pilotów szybowcowych. 1. 25th International Polish Gliding Championships in the A Class 2. 51st International Junior Polish Gliding Championships in the B and Standard Class 3. Training camp of glider pilots	ENR 5	10 JUN 2023 27 AUG 2023	28 AUG 2023
45/23	Prace budowlane na Lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Construction works at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	18 MAY 2023 31 DEC 2023 EST	07 SEP 2023
50/23	Szkolne loty szybowcowe w rejonie Bezmiechowej Training glider flights in Bezmiechowa area	ENR 5	01 JUN 2023 31 OCT 2023	
56/23	Szkolenie lotnicze JW 5444 / Loty UAV Aerial training Military Unit 5444 / UAV flights	ENR 5	01 JUN 2023 29 AUG 2023	30 AUG 2023
59/23	Szkolenie spadochronowe 6. Brygady Powietrznodesantowej Parachuting training of 6th Airborne Brigade	ENR 5	12 JUN 2023 30 DEC 2023	
62/23	Brak oświetlenia przeszkodowego grupy przeszkód lotniczych Siechnice No obstacle lighting of the Siechnice aeronautical obstacle group	ENR 5.4	15 JUN 2023 31 DEC 2024 EST	
63/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	15 JUN 2023 13 JUL 2023 EST	13 JUL 2023
64/23	Nowe przeszkody lotnicze w rejonie Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) New aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	15 JUN 2023 13 JUL 2023 EST	
65/23	Szkolenie spadochronowe i loty śmigłowców JW 8083 Bielsko-biała Parachute training and helicopter flights of Military Unit 8083 Bielsko-Biała	ENR 5	26 JUN 2023 07 JUL 2023	08 JUL 2023
66/23	Tymczasowa przeszkoda lotnicza - Małogoszcz Temporary aeronautical obstacle - Małogoszcz	ENR 5.4	15 JUN 2023 31 DEC 2023 EST	
67/23	Ograniczenie w holowaniu statków powietrznych na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Aircraft towing restriction at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	15 JUN 2023 30 JUN 2024 EST	
68/23	Ograniczenie w polu ruchu naziemnego na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Restriction within movement area at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	15 JUN 2023 30 JUN 2024 EST	
70/23	Zmiana OCA (OCH) w procedurze RNP RWY 06 na lotnisku Zielona Góra/Babimost (EPZG) Change of the OCA (OCH) in the RNP RWY 06 procedure at Zielona Góra/Babimost (EPZG) aerodrome	AD 2 EPZG	15 JUN 2023 15 JUN 2024 EST	
71/23	Tymczasowa zmiana lokalizacji jednostki ASAR Location of an ASAR unit temporarily changed	GEN 3.6	15 JUN 2023 31 DEC 2023 EST	
72/23	Loty wojskowych UAV typu MALE oraz HALE Military MALE and HALE UAV flights	ENR 5	15 JUN 2023 31 DEC 2023	
73/23	Treningi i defilada lotnicza - Warszawa Trainings and Air Parade - Warszawa	ENR 5	08 AUG 2023 15 AUG 2023	16 AUG 2023
74/23	Loty Aeroklubu Krakowskiego w rejonie lotniska EPKP Flights of Cracow Aero Club in the area of EPKP aerodrome	ENR 5	13 JUL 2023 18 APR 2024	

Nr/Rok No/Year	Temat Subject	Rozdział AIP section (s) affected	Ważny od / do Period of validity	Data skasowania Cancellation record
75/23	Loty samolotów wojskowych w rejonie Mińska Mazowieckiego Military flights in the area of Mińsk Mazowiecki	ENR 5	13 JUL 2023 18 APR 2024	
76/23	Działalność lotnictwa wojskowego w rejonie Rzeszowa Military aviation activity in the vicinity of Rzeszów	ENR 5	13 JUL 2023 31 DEC 2023	
77/23	18. Międzynarodowe Zawody Balonowe – Nałęczów 2023 18th International Balloon Championships – Nałęczów 2023	ENR 5	03 AUG 2023 06 AUG 2023	07 AUG 2023
78/23	Prace remontowe na lotnisku Warszawa/Modlin (EPMO) Renovation works at Warszawa/Modlin (EPMO) aerodrome	AD 2 EPMO	13 JUL 2023 14 OCT 2023	
79/23	Ćwiczenie wojskowe Wawelberg Bridges Wawelberg Bridges military exercise	ENR 5	17 JUL 2023 28 JUL 2023	29 JUL 2023
80/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	13 JUL 2023 10 AUG 2023 EST	10 AUG 2023
81/23	Szkolenie JW 3940 Training of Military Unit 3940	ENR 5	13 JUL 2023 17 APR 2024	
82/23	Działalność lotnicza w rejonie poligonu Orzysz Aerial activities - military training area Orzysz	ENR 5	13 JUL 2023 31 DEC 2023	
83/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	10 AUG 2023 07 SEP 2023 EST	07 SEP 2023
84/23	Tymczasowa przeszkoda lotnicza – Biała Temporary aeronautical obstacle – Biała	ENR 5.4	10 AUG 2023 01 NOV 2023 EST	
85/23	Obchody Święta Wojsk Specjalnych Special Forces Day celebration	ENR 5	24 AUG 2023 25 AUG 2023	26 AUG 2023
86/23	A) Skoki spadochronowe – Dziwnów B) Skoki spadochronowe – Łęczna A) Parachute jumping – Dziwnów B) Parachute jumping – Łęczna	ENR 5	21 AUG 2023 28 AUG 2023	29 AUG 2023
87/23	Szkolenie lotnicze – EPD53 Aerial training – EPD53	ENR 5	05 SEP 2023 13 OCT 2023	
88/23	Skoki spadochronowe i loty UAV JW 4101 – Turawa Parachute jumping and UAV flights Military Unit 4101 – Turawa	ENR 5	14 AUG 2023 02 AUG 2024	
89/23	Pokazy lotnicze Radom 2023 Air Show Radom 2023	ENR 5	21 AUG 2023 28 AUG 2023	29 AUG 2023
90/23	Skoki spadochronowe JW 4101 Parachute jumping Military Unit 4101	ENR 5	31 AUG 2023 03 SEP 2023	04 SEP 2023
91/23	A) 52 Samolotowe Nawigacyjne Mistrzostwa Polski Juniorów B) 66 Samolotowe Nawigacyjne Mistrzostwa Polski Seniorów A) 52nd Polish Junior Aeroplane Navigation Championships B) 66th Polish Senior Aeroplane Navigation Championships	ENR 5	05 SEP 2023 10 SEP 2023	
92/23	Treningowe loty UAV BVLOS UAV BVLOS training flights	ENR 5	07 SEP 2023 17 APR 2024	
93/23	Szkolenie lotnicze – Wielbark Aerial training – Wielbark	ENR 5	25 SEP 2023 30 SEP 2023	
94/23	Tymczasowe przeszkody lotnicze w rejonie Lotniska Chopina w Warszawie (EPWA) Temporary aeronautical obstacles in the vicinity of Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	07 SEP 2023 05 OCT 2023 EST	
95/23	Oddanie do użytku hangaru z płytą przedhangarową oraz TWY A3 na lotnisku WROCLAW - STRACHOWICE (EPWR) Hangar with a hangar APN and TWY A3 put into operational use at WROCLAW-STRACHOWICE (EPWR) aerodrome	AD 2 EPWR	07 SEP 2023 25 JAN 2024	
96/23	Prace budowlane na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) Construction works at Warsaw Chopin Airport (EPWA)	AD 2 EPWA	07 SEP 2023 31 DEC 2024 EST	
97/23	Oddanie do użytku TWY B1 na lotnisku Chopina w Warszawie (EPWA) TWY B1 at Warsaw Chopin Airport (EPWA) put into operational use	AD 2 EPWA	07 SEP 2023 31 DEC 2024 EST	
98/23	Pokazy lotnicze "SKRZYDŁA NAD KAZIMIERZEM" Air Show "WINGS OVER KAZIMIERZ"	ENR 5	09 SEP 2023 10 SEP 2023	
99/23	Loty UAV JW 4289 - NOWA DĘBA UAV flights Military Unit 4289 - NOWA DĘBA	ENR 5	18 SEP 2023 22 OCT 2023	
100/23	Loty UAV z lotniska POWIDZ (EPPW) UAV flights from POWIDZ (EPPW) aerodrome	ENR 5	07 SEP 2023 31 DEC 2023	
101/23	Międzynarodowe ćwiczenie wojskowe - FALCON AUTUMN-23 International military exercise - FALCON AUTUMN-23	ENR 5	25 SEP 2023 15 OCT 2023	
102/23	Loty TB2 TB2 flights	ENR 5	07 SEP 2023 17 APR 2024	

GEN 0.4	LISTA KONTROLNA STRON AIP CHECKLIST OF AIP PAGES
----------------	---

UWAGA	numery stron zapisane drukiem wytłuszczonym są wprowadzone zmianą AIRAC.
REMARK	page numbers printed in bold are introduced by an AIRAC Amendment.

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
GEN		GEN 1.6-6	23 MAR 2023 03/23
GEN 0.1-1	27 JAN 2022 247	GEN 1.7-1	27 JAN 2022 247
GEN 0.1-2	27 JAN 2022 247	GEN 1.7.1-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.2-1	07 DEC 2017 196	GEN 1.7.2-1	18 MAY 2023 05/23
GEN 0.3-1	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.2-2	20 APR 2023 04/23
GEN 0.3-2	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.2-3	20 APR 2023 04/23
GEN 0.3-3	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.3-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-1	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.4-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-2	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.4-2	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-3	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.5-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-4	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.6-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-5	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.7-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-6	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.8-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-7	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.9-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-8	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.10-1	07 SEP 2023 09/23
GEN 0.4-9	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.11-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-10	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.11-2	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-11	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.12-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-12	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.13-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-13	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.14-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-14	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.14-2	20 APR 2023 04/23
GEN 0.4-15	07 SEP 2023 09/23	GEN 1.7.14-3	20 APR 2023 04/23
GEN 0.5-1	10 AUG 2023 08/23	GEN 1.7.15-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.6-1	14 JUL 2022 253	GEN 1.7.16-1	20 APR 2023 04/23
GEN 0.6-2	20 APR 2023 04/23	GEN 1.7.17-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.1-1	27 JAN 2022 247	GEN 1.7.18-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.1-2	28 FEB 2019 211	GEN 1.7.19-1	20 APR 2023 04/23
GEN 1.2-1	03 DEC 2020 234	GEN 1.7.4444-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 1.2-2	03 DEC 2020 234	GEN 1.7.8168-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 1.2-3	03 DEC 2020 234	GEN 1.7.10066-1	15 JUN 2023 06/23
GEN 1.2-4	03 DEC 2020 234	GEN 2.1-1	07 OCT 2021 244
GEN 1.2-5	03 DEC 2020 234	GEN 2.1-2	01 DEC 2022 258
GEN 1.2-6	03 DEC 2020 234	GEN 2.2-1	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.2-7	03 DEC 2020 234	GEN 2.2-2	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-1	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-3	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-2	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-4	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-3	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-5	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-4	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-6	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-5	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-7	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.3-6	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-8	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-1	04 NOV 2021 245	GEN 2.2-9	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-2	04 NOV 2021 245	GEN 2.2-10	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-3	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-11	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-4	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-12	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-5	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-13	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.4-6	09 SEP 2021 243	GEN 2.2-14	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.5-1	24 FEB 2022 248	GEN 2.2-15	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.5-2	24 FEB 2022 248	GEN 2.2-16	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.5-3	24 FEB 2022 248	GEN 2.2-17	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.6-1	23 MAR 2023 03/23	GEN 2.2-18	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.6-2	23 MAR 2023 03/23	GEN 2.2-19	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.6-3	23 MAR 2023 03/23	GEN 2.2-20	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.6-4	23 MAR 2023 03/23	GEN 2.2-21	26 JAN 2023 01/23
GEN 1.6-5	23 MAR 2023 03/23	GEN 2.2-22	26 JAN 2023 01/23
		GEN 2.2-23	23 MAR 2023 03/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
GEN 2.2-24	23 MAR 2023 03/23	GEN 3.5.0-1	01 DEC 2022 258
GEN 2.2-25	23 MAR 2023 03/23	GEN 3.5.0-2	18 MAY 2023 05/23
GEN 2.2-26	23 MAR 2023 03/23	GEN 3.5-1	20 APR 2023 04/23
GEN 2.3-1	27 JAN 2022 247	GEN 3.5-2	20 APR 2023 04/23
GEN 2.3-2	14 JUL 2022 253	GEN 3.5-3	26 MAR 2020 225
GEN 2.3-3	25 MAR 2021 237	GEN 3.5-4	08 NOV 2018 208
GEN 2.3-4	25 MAR 2021 237	GEN 3.5-5	06 OCT 2022 256
GEN 2.3-5	10 AUG 2023 08/23	GEN 3.5-6	08 NOV 2018 208
GEN 2.3-6	10 AUG 2023 08/23	GEN 3.5-7	08 NOV 2018 208
GEN 2.3-7	10 AUG 2023 08/23	GEN 3.5-8	20 APR 2023 04/23
GEN 2.4-0	15 JUN 2023 06/23	GEN 3.5-9	08 NOV 2018 208
GEN 2.4-1	18 MAY 2023 05/23	GEN 3.5-10	07 SEP 2023 09/23
GEN 2.4-2	15 JUN 2023 06/23	GEN 3.5-11	27 JAN 2022 247
GEN 2.4-3	15 JUN 2023 06/23	GEN 3.5-12	20 APR 2023 04/23
GEN 2.4-4	15 JUN 2023 06/23	GEN 3.5-13	07 SEP 2023 09/23
GEN 2.4-5	15 JUN 2023 06/23	GEN 3.5-14	26 MAR 2020 225
GEN 2.4-6	15 JUN 2023 06/23	GEN 3.5-15	15 JUN 2023 06/23
GEN 2.5-1	20 APR 2023 04/23	GEN 3.5-16	15 JUN 2023 06/23
GEN 2.5-2	20 APR 2023 04/23	GEN 3.6-0	26 APR 2018 201
GEN 2.5-3	20 APR 2023 04/23	GEN 3.6-1	27 JAN 2022 247
GEN 2.5-4	20 APR 2023 04/23	GEN 3.6-2	20 JUN 2019 215
GEN 2.6-1	07 DEC 2017 196	GEN 3.6-3	26 APR 2018 201
GEN 2.6-2	07 DEC 2017 196	GEN 3.6-4	20 JUN 2019 215
GEN 2.7-1	26 JAN 2023 01/23	GEN 3.6-5	20 JUN 2019 215
GEN 2.7.1-1	26 JAN 2023 01/23	GEN 4.0-1	27 JAN 2022 247
GEN 2.7.1-2	23 FEB 2023 02/23	GEN 4.1-1	07 DEC 2017 196
GEN 2.7.2-1	07 DEC 2017 196	GEN 4.1.1-1	22 APR 2021 238
GEN 2.7.2-2	07 DEC 2017 196	GEN 4.1.1-2	22 APR 2021 238
GEN 3.1-1	27 JAN 2022 247	GEN 4.1.1-3	22 APR 2021 238
GEN 3.1-2	06 OCT 2022 256	GEN 4.1.1-4	25 MAR 2021 237
GEN 3.1-3	06 OCT 2022 256	GEN 4.1.1-5	22 APR 2021 238
GEN 3.1-4	26 JAN 2023 01/23	GEN 4.1.1-6	22 APR 2021 238
GEN 3.1-5	24 FEB 2022 248	GEN 4.1.1-7	22 APR 2021 238
GEN 3.1-6	24 FEB 2022 248	GEN 4.1.1-8	22 APR 2021 238
GEN 3.1-7	27 JAN 2022 247	GEN 4.1.1-9	25 MAR 2021 237
GEN 3.1-8	27 JAN 2022 247	GEN 4.1.2-1	27 FEB 2020 224
GEN 3.2-1	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.2-2	27 FEB 2020 224
GEN 3.2-2	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.2-3	27 FEB 2020 224
GEN 3.2-3	20 APR 2023 04/23	GEN 4.1.2-4	27 FEB 2020 224
GEN 3.2-4	18 MAY 2023 05/23	GEN 4.1.2-5	27 FEB 2020 224
GEN 3.2-5	07 SEP 2023 09/23	GEN 4.1.3-1	12 SEP 2019 218
GEN 3.2-6	07 SEP 2023 09/23	GEN 4.1.3-2	12 SEP 2019 218
GEN 3.2-7	07 SEP 2023 09/23	GEN 4.1.3-3	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.2-8	07 SEP 2023 09/23	GEN 4.1.3-4	12 SEP 2019 218
GEN 3.2-9	07 SEP 2023 09/23	GEN 4.1.3-5	12 AUG 2021 242
GEN 3.2-10	07 SEP 2023 09/23	GEN 4.1.3-6	12 AUG 2021 242
GEN 3.2-11	07 SEP 2023 09/23	GEN 4.1.4-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 3.2-12	07 SEP 2023 09/23	GEN 4.1.5-1	07 DEC 2017 196
GEN 3.2-13	02 DEC 2021 246	GEN 4.1.5-2	07 DEC 2017 196
GEN 3.3-0	01 DEC 2022 258	GEN 4.1.5-3	07 DEC 2017 196
GEN 3.3-1	15 JUN 2023 06/23	GEN 4.1.5-4	07 DEC 2017 196
GEN 3.3-2	15 JUN 2023 06/23	GEN 4.1.5-5	07 DEC 2017 196
GEN 3.3-3	07 SEP 2023 09/23	GEN 4.1.6-1	13 JUL 2023 07/23
GEN 3.3-4	07 SEP 2023 09/23	GEN 4.1.7-1	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-1	23 MAR 2023 03/23	GEN 4.1.7-2	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-2	23 FEB 2023 02/23	GEN 4.1.7-3	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-3	23 FEB 2023 02/23	GEN 4.1.7-4	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-4	23 FEB 2023 02/23	GEN 4.1.7-5	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-5	23 FEB 2023 02/23	GEN 4.1.7-6	23 MAR 2023 03/23
GEN 3.4-6	23 FEB 2023 02/23	GEN 4.1.7-7	23 MAR 2023 03/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
GEN 4.1.7-8	23 MAR 2023 03/23	ENR	
GEN 4.1.7-9	23 MAR 2023 03/23	ENR 0.1-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.8-1	23 MAR 2023 03/23	ENR 0.6-1	23 MAR 2023 03/23
GEN 4.1.8-2	23 MAR 2023 03/23	ENR 0.6-2	23 MAR 2023 03/23
GEN 4.1.8-3	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.1-1	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.8-4	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.1-2	03 DEC 2020 234
GEN 4.1.8-5	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.1-3	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.8-6	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.2-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.8-7	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.2-2	27 JAN 2022 247
GEN 4.1.8-8	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.2-3	26 JAN 2023 01/23
GEN 4.1.8-9	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.3-1	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.8-10	23 MAR 2023 03/23	ENR 1.3-2	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.9-1	20 APR 2023 04/23	ENR 1.3-3	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.9-2	20 APR 2023 04/23	ENR 1.3-4	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.9-3	20 APR 2023 04/23	ENR 1.3-5	01 DEC 2022 258
GEN 4.1.9-4	20 APR 2023 04/23	ENR 1.4-1	26 JAN 2023 01/23
GEN 4.1.9-5	20 APR 2023 04/23	ENR 1.4-2	07 DEC 2017 196
GEN 4.1.9-6	20 APR 2023 04/23	ENR 1.5-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.9-7	20 APR 2023 04/23	ENR 1.6-0	27 JAN 2022 247
GEN 4.1.10-1	07 DEC 2017 196	ENR 1.6-1	10 AUG 2023 08/23
GEN 4.1.10-2	07 DEC 2017 196	ENR 1.6-2	15 JUN 2023 06/23
GEN 4.1.10-3	07 DEC 2017 196	ENR 1.6-3	18 MAY 2023 05/23
GEN 4.1.10-4	07 DEC 2017 196	ENR 1.6-4	27 JAN 2022 247
GEN 4.1.10-5	07 DEC 2017 196	ENR 1.6-5	27 JAN 2022 247
GEN 4.1.10-6	07 DEC 2017 196	ENR 1.6-6	23 MAR 2023 03/23
GEN 4.1.10-7	07 DEC 2017 196	ENR 1.6-7	27 JAN 2022 247
GEN 4.1.11-1	07 DEC 2017 196	ENR 1.7-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.11-2	30 JAN 2020 223	ENR 1.7-2	05 DEC 2019 221
GEN 4.1.11-3	30 JAN 2020 223	ENR 1.7-3	05 DEC 2019 221
GEN 4.1.11-4	30 JAN 2020 223	ENR 1.7-4	21 JUN 2018 203
GEN 4.1.12-1	07 DEC 2017 196	ENR 1.7-5	21 JUN 2018 203
GEN 4.1.12-2	24 MAY 2018 202	ENR 1.8-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.12-3	24 MAY 2018 202	ENR 1.8-2	22 APR 2021 238
GEN 4.1.12-4	24 MAY 2018 202	ENR 1.8-3	27 JAN 2022 247
GEN 4.1.13-1	13 JUL 2023 07/23	ENR 1.8-4	22 APR 2021 238
GEN 4.1.14-1	07 DEC 2017 196	ENR 1.9-1	16 JUN 2022 252
GEN 4.1.14-2	03 NOV 2022 257	ENR 1.9-2	24 FEB 2022 248
GEN 4.1.14-3	03 NOV 2022 257	ENR 1.9-3	10 OCT 2019 219
GEN 4.1.14-4	07 DEC 2017 196	ENR 1.9-4	24 FEB 2022 248
GEN 4.1.14-5	03 NOV 2022 257	ENR 1.10-1	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.1.15-1	28 MAR 2019 212	ENR 1.10-2	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.1.15-2	22 APR 2021 238	ENR 1.10-3	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.1.15-3	22 APR 2021 238	ENR 1.10-4	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.1.15-4	22 APR 2021 238	ENR 1.10-5	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.1.15-5	22 APR 2021 238	ENR 1.10-6	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.1.15-6	22 APR 2021 238	ENR 1.10-7	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.1.15-7	22 APR 2021 238	ENR 1.10-8	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.1.15-8	22 APR 2021 238	ENR 1.10-9	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.1.15-9	22 APR 2021 238	ENR 1.10-10	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.1.15-10	22 APR 2021 238	ENR 1.10-11	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.1.15-11	22 APR 2021 238	ENR 1.10-12	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.1.15-12	22 APR 2021 238	ENR 1.10-13	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.2-1	21 APR 2022 250	ENR 1.10-14	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.2-2	21 APR 2022 250	ENR 1.10-15	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.2-3	18 MAY 2023 05/23	ENR 1.10-16	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.2-4	18 MAY 2023 05/23	ENR 1.10-17	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.2-5	20 MAY 2021 239	ENR 1.10-18	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.2-6	18 MAY 2023 05/23	ENR 1.10-19	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.2-7	21 APR 2022 250	ENR 1.10-20	07 SEP 2023 09/23
GEN 4.2-8	20 MAY 2021 239	ENR 1.10-21	07 SEP 2023 09/23
		ENR 1.10.1-1	07 SEP 2023 09/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 1.11-1	03 NOV 2022 257	ENR 2.1.3-3	23 MAR 2023 03/23
ENR 1.11-2	03 NOV 2022 257	ENR 2.1.3-4	10 AUG 2023 08/23
ENR 1.12-1	07 DEC 2017 196	ENR 2.1.3-5	07 SEP 2023 09/23
ENR 1.12-2	07 DEC 2017 196	ENR 2.1.3-6	07 SEP 2023 09/23
ENR 1.12-3	07 DEC 2017 196	ENR 2.1.3-7	10 AUG 2023 08/23
ENR 1.12-4	07 DEC 2017 196	ENR 2.2-1	23 MAR 2023 03/23
ENR 1.12-5	07 DEC 2017 196	ENR 2.2.1-0	18 MAY 2023 05/23
ENR 1.12-6	07 DEC 2017 196	ENR 2.2.1-1	20 APR 2023 04/23
ENR 1.12-7	07 DEC 2017 196	ENR 2.2.1-2	20 APR 2023 04/23
ENR 1.12-8	07 DEC 2017 196	ENR 2.2.1-3	20 APR 2023 04/23
ENR 1.13-1	07 DEC 2017 196	ENR 2.2.1-4	20 APR 2023 04/23
ENR 1.14-1	16 JUN 2022 252	ENR 2.2.1-5	20 APR 2023 04/23
ENR 1.14.1-1	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-6	18 MAY 2023 05/23
ENR 1.14.1-2	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-7	18 MAY 2023 05/23
ENR 1.14.2-1	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-8	18 MAY 2023 05/23
ENR 1.14.2-2	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-9	20 APR 2023 04/23
ENR 1.14.2-3	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-10	20 APR 2023 04/23
ENR 1.14.2-4	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-11	13 JUL 2023 07/23
ENR 1.14.2-5	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-12	18 MAY 2023 05/23
ENR 1.14.2-6	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.1-13	18 MAY 2023 05/23
ENR 1.14.3-1	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.2-1	23 MAR 2023 03/23
ENR 1.14.3-2	14 JUL 2022 253	ENR 2.2.2-2	23 MAR 2023 03/23
ENR 2.0-1	07 DEC 2017 196	ENR 3.1-1	01 MAR 2018 199
ENR 2.1-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.2-1	01 MAR 2018 199
ENR 2.1-2	24 FEB 2022 248	ENR 3.3-1	16 JUN 2022 252
ENR 2.1.1-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3-2	13 AUG 2020 230
ENR 2.1.1-2	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.3.1 L23 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-3	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.3.1 L29 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-4	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.3.1 L32 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-5	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.3.1 L59 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-6	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.3.1 L71-1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-7	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.3.1 L87 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 2.1.1-8	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.3.1 L132 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-9	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.3.1 L616 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-10	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.3.1 L617 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-11	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L617 -2	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-12	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L619 -1	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.1-13	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L619 -2	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.1-14	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L621 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-15	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L621 -2	15 JUN 2023 06/23
ENR 2.1.1-16	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.3.1 L623 -1	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.1-17	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.3.1 L623 -2	07 SEP 2023 09/23
ENR 2.1.1-18	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.3.1 L730 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-19	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.3.1 L733 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-20	07 SEP 2023 09/23	ENR 3.3.1 L735 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-21	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L747 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-22	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L856 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-23	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.3.1 L867 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-24	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.3.1 L979 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-25	10 AUG 2023 08/23	ENR 3.3.1 L980 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.1-26	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L980 -2	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.2-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L981 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.2-2	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L981 -2	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.2-3	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L983 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 2.1.2-4	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L984 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.2-5	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L984 -2	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.2-6	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L986 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 2.1.2-7	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L987 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 2.1.3-1	20 APR 2023 04/23	ENR 3.3.1 L996 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 2.1.3-2	23 MAR 2023 03/23	ENR 3.3.1 L999 -1	26 JAN 2023 01/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 3.3.1 M66 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T344 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M70 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T353 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M159 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T354 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M602 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T355 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M607 -1	15 JUN 2023 06/23	ENR 3.3.1 T356 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M857 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T357 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M857 -2	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T359 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M860 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T375 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M863 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T425 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M865 -1	15 JUN 2023 06/23	ENR 3.3.1 T670 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M866 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T671 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M977 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T672 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M984 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T673 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M985 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T707 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M985 -2	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T709 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M992 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T710 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 M994 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T710 -2	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N5 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T714 -1	07 SEP 2023 09/23
ENR 3.3.1 N133 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T720 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N133 -2	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T727 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N133 -3	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T738 -1	07 SEP 2023 09/23
ENR 3.3.1 N191 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T738 -2	07 SEP 2023 09/23
ENR 3.3.1 N191 -2	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 T871 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N195 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Y41 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 3.3.1 N195 -2	15 JUN 2023 06/23	ENR 3.3.1 Y100 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N744 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Y209 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N746 -1	15 JUN 2023 06/23	ENR 3.3.1 Y210 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N858 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Y218 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N869 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Y564 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N869 -2	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Y565 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N871 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Y566 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N871 -2	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z72 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 N983 -1	15 JUN 2023 06/23	ENR 3.3.1 Z73 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P31 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z80 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 3.3.1 P139 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z95 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P150 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z96 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P159 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z121 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P193 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z126 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P733 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z127 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P733 -2	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z131 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P746 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z159 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P851 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z169 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 P861 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z172 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 Q10 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z175 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 Q34 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z176 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 Q35 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z179 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 Q99 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z181 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 Q258 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z182 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 Q277 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z186 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 Q316 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z187 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 Q800 -1	15 JUN 2023 06/23	ENR 3.3.1 Z212 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 3.3.1 T174 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z225 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 T205 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z348 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 T224 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z349 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 T240 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z367 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 T265 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z419 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 T266 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z460 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 T267 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z491 -1	15 JUN 2023 06/23
ENR 3.3.1 T269 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z493 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 T270 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.3.1 Z717 -1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.3.1 T282 -1	26 JAN 2023 01/23	ENR 3.4-1	16 JUN 2022 252

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 3.5-1	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.1.2-3	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-2	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.1.2-4	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-3	15 JUN 2023 06/23	ENR 5.1.2-5	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-4	15 JUN 2023 06/23	ENR 5.1.2-6	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-5	15 JUN 2023 06/23	ENR 5.1.3-1	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-6	15 JUN 2023 06/23	ENR 5.1.3-2	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-7	20 APR 2023 04/23	ENR 5.1.3-3	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-8	20 APR 2023 04/23	ENR 5.1.3-4	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-9	20 APR 2023 04/23	ENR 5.1.3-5	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-10	20 APR 2023 04/23	ENR 5.1.3-6	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-11	15 JUN 2023 06/23	ENR 5.1.3-7	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-12	20 APR 2023 04/23	ENR 5.1.3-8	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-13	20 APR 2023 04/23	ENR 5.1.3-9	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-14	20 APR 2023 04/23	ENR 5.1.3-10	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-15	20 APR 2023 04/23	ENR 5.1.3-11	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-16	20 APR 2023 04/23	ENR 5.1.3-12	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-17	20 APR 2023 04/23	ENR 5.1.3-13	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.5-18	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2-1	24 FEB 2022 248
ENR 3.5-19	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1-1	24 FEB 2022 248
ENR 3.5-20	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1-2	24 FEB 2022 248
ENR 3.5-21	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1-3	24 FEB 2022 248
ENR 3.5-22	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1-4	24 FEB 2022 248
ENR 3.5-23	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1-5	24 FEB 2022 248
ENR 3.5-24	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1-6	26 JAN 2023 01/23
ENR 3.6-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1-7	24 FEB 2022 248
ENR 4-1	16 JUN 2022 252	ENR 5.2.1-8	24 FEB 2022 248
ENR 4.1-1	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-1	20 APR 2023 04/23
ENR 4.1-2	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-2	20 APR 2023 04/23
ENR 4.1-3	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-3	20 APR 2023 04/23
ENR 4.1-4	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.1-4	20 APR 2023 04/23
ENR 4.2-1	07 DEC 2017 196	ENR 5.2.1.1-5	20 APR 2023 04/23
ENR 4.3-1	23 FEB 2023 02/23	ENR 5.2.1.1-6	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-1	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1.1-7	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-2	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1.1-8	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-3	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1.1-9	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-4	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1.1-10	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-5	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1.1-11	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-6	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1.1-12	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-7	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1.1-13	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-8	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1.1-14	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-9	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1.1-15	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-10	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1.1-16	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-11	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1.1-17	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-12	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1.1-18	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-13	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1.1-19	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-14	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1.1-20	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-15	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1.1-21	20 APR 2023 04/23
ENR 4.4-16	07 SEP 2023 09/23	ENR 5.2.1.1-22	20 APR 2023 04/23
ENR 4.5-1	16 JUN 2022 252	ENR 5.2.1.1-23	20 APR 2023 04/23
ENR 5.0-1	07 DEC 2017 196	ENR 5.2.1.1-24	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1-1	18 JUL 2019 216	ENR 5.2.1.2-1	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1-2	23 APR 2020 226	ENR 5.2.1.3-1	18 MAY 2023 05/23
ENR 5.1-3	16 JUN 2022 252	ENR 5.2.1.3-2	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-3	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.1-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-4	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.1-2	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-5	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.1-3	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-6	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.1-4	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-7	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.2-1	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-8	20 APR 2023 04/23
ENR 5.1.2-2	26 JAN 2023 01/23	ENR 5.2.1.3-9	18 MAY 2023 05/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 5.2.1.3-10	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.4-5	20 APR 2023 04/23
ENR 5.2.1.3-11	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.4-6	15 JUN 2023 06/23
ENR 5.2.1.3-12	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.4-7	20 APR 2023 04/23
ENR 5.2.1.3-13	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.4-8	15 JUN 2023 06/23
ENR 5.2.1.3-14	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.4-9	20 APR 2023 04/23
ENR 5.2.1.3-15	18 MAY 2023 05/23	ENR 5.2.1.4-10	20 APR 2023 04/23
ENR 5.2.1.3-16	18 MAY 2023 05/23	ENR 5.2.1.4-11	20 APR 2023 04/23
ENR 5.2.1.3-17	18 MAY 2023 05/23	ENR 5.2.1.4-12	20 APR 2023 04/23
ENR 5.2.1.3-18	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.4-13	20 APR 2023 04/23
ENR 5.2.1.3-19	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.4-14	20 APR 2023 04/23
ENR 5.2.1.3-20	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.4-15	20 APR 2023 04/23
ENR 5.2.1.3-21	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.4-16	20 APR 2023 04/23
ENR 5.2.1.3-22	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.1.4-17	20 APR 2023 04/23
ENR 5.2.1.3-23	18 MAY 2023 05/23	ENR 5.2.2-1	24 FEB 2022 248
ENR 5.2.1.3-24	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.2-2	24 FEB 2022 248
ENR 5.2.1.3-25	20 APR 2023 04/23	ENR 5.2.3-1	24 FEB 2022 248
ENR 5.2.1.3-26	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3-1	16 JUN 2022 252
ENR 5.2.1.3-27	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.1-1	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-28	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.1-2	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-29	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.1-3	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-30	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.1-4	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-31	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.1-5	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-32	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-1	15 JUN 2023 06/23
ENR 5.2.1.3-33	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-2	01 DEC 2022 258
ENR 5.2.1.3-34	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-3	01 DEC 2022 258
ENR 5.2.1.3-35	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-4	01 DEC 2022 258
ENR 5.2.1.3-36	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-5	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-37	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-6	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-38	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-7	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-39	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-8	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-40	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-9	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-41	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-10	28 JAN 2021 235
ENR 5.2.1.3-42	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-11	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-43	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-12	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-44	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-13	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-45	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-14	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-46	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-15	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-47	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-16	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-48	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-17	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-49	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-18	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-50	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-19	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-51	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-20	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-52	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-21	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-53	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-22	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-54	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-23	28 JAN 2021 235
ENR 5.2.1.3-55	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-24	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-56	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-25	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-57	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-26	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-58	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-27	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-59	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-28	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-60	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-29	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-61	20 APR 2023 04/23	ENR 5.3.2-30	03 DEC 2020 234
ENR 5.2.1.3-62	20 APR 2023 04/23	ENR 5.4-1	15 JUN 2023 06/23
ENR 5.2.1.3-63	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-1	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-64	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-2	10 AUG 2023 08/23
ENR 5.2.1.3-65	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-3	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.2.1.3-66	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-4	10 AUG 2023 08/23
ENR 5.2.1.4-1	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-5	10 AUG 2023 08/23
ENR 5.2.1.4-2	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-6	10 AUG 2023 08/23
ENR 5.2.1.4-3	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-7	10 AUG 2023 08/23
ENR 5.2.1.4-4	20 APR 2023 04/23	ENR 5.5-8	10 AUG 2023 08/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
ENR 5.5-9	10 AUG 2023 08/23	ENR 6.7.3-3	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.5-10	10 AUG 2023 08/23	ENR 6.7.3-4	26 JAN 2023 01/23
ENR 5.5-11	10 AUG 2023 08/23	ENR 6.7.4-0	10 AUG 2023 08/23
ENR 5.5-12	10 AUG 2023 08/23	ENR 6.7.4-1	18 MAY 2023 05/23
ENR 5.5-13	10 AUG 2023 08/23	ENR 6.7.4-2	18 MAY 2023 05/23
ENR 5.5-14	10 AUG 2023 08/23	ENR 6.7.4-3	18 MAY 2023 05/23
ENR 5.5-15	10 AUG 2023 08/23	AD	
ENR 5.5-16	10 AUG 2023 08/23	AD 0.1-1	24 MAR 2022 249
ENR 5.5-17	10 AUG 2023 08/23	AD 0.6-1	20 APR 2023 04/23
ENR 5.5-18	10 AUG 2023 08/23	AD 1-1	20 APR 2023 04/23
ENR 5.6-1	16 JUN 2022 252	AD 1.1-1	20 APR 2023 04/23
ENR 5.6-2	03 DEC 2020 234	AD 1.2-1	27 JAN 2022 247
ENR 5.6-3	03 DEC 2020 234	AD 1.2-2	09 SEP 2021 243
ENR 5.6-4	03 DEC 2020 234	AD 1.2-3	09 SEP 2021 243
ENR 5.6-5	20 APR 2023 04/23	AD 1.3-0	01 DEC 2022 258
ENR 5.6-6	03 DEC 2020 234	AD 1.3-1	01 DEC 2022 258
ENR 5.6-7	03 DEC 2020 234	AD 1.3-2	20 APR 2023 04/23
ENR 5.6-8	03 DEC 2020 234	AD 1.4-1	22 APR 2021 238
ENR 5.6-9	03 DEC 2020 234	AD 1.5-1	03 NOV 2022 257
ENR 6.0-1	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-1	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-2	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.1-2	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-3	22 APR 2021 238
ENR 6.1-3	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-4	24 FEB 2022 248
ENR 6.1.3-1	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-5	11 AUG 2022 254
ENR 6.1.3-2	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-6	10 AUG 2023 08/23
ENR 6.1.3-3	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-7	14 JUL 2022 253
ENR 6.1.3-4	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-8	14 JUL 2022 253
ENR 6.1.3-5	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-9	24 FEB 2022 248
ENR 6.1.3-6	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-10	24 FEB 2022 248
ENR 6.1.3-7	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-11	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.2-1	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-12	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.2-2	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-13	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.2-3	10 AUG 2023 08/23	AD 1.5.1-14	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.2-4	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-15	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.2-5	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-16	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.2-6	07 SEP 2023 09/23	AD 1.5.1-17	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.2-7	20 APR 2023 04/23	AD 1.5.1-18	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.2-8	09 SEP 2021 243	AD 1.5.1-19	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.2-9	18 MAY 2023 05/23	AD 1.5.1-20	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.2-10	22 APR 2021 238	AD 1.5.1-21	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.2-11	10 AUG 2023 08/23	AD 1.5.1-22	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.3-1	18 JUL 2019 216		
ENR 6.3-2	18 JUL 2019 216	AD 2 EPBY 1-1	15 JUN 2023 06/23
ENR 6.3-3	12 SEP 2019 218	AD 2 EPBY 1-2	15 JUN 2023 06/23
ENR 6.4-1	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPBY 1-3	15 JUN 2023 06/23
ENR 6.4-2	21 APR 2022 250	AD 2 EPBY 1-4	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.5-1	14 JUL 2022 253	AD 2 EPBY 1-5	07 SEP 2023 09/23
ENR 6.5-2	24 FEB 2022 248	AD 2 EPBY 1-6	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.6-1	16 JUN 2022 252	AD 2 EPBY 1-7	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.6-2	01 DEC 2022 258	AD 2 EPBY 1-8	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPBY 1-9	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-10	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-11	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.2-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPBY 1-12	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-13	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-14	13 JUL 2023 07/23
ENR 6.7.2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-1-1	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPBY 1-2-1	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-3-1	26 MAR 2020 225
ENR 6.7.3-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPBY 1-3-2	26 MAR 2020 225

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPBY 2-1-1	26 MAR 2020 225	AD 2 EPGD 4-2-1-1	05 NOV 2020 233
AD 2 EPBY 4-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPBY 4-1-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPGD 4-2-2-0	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPBY 4-1-3	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 4-2-2-1	05 NOV 2020 233
AD 2 EPBY 4-1-4	12 AUG 2021 242	AD 2 EPGD 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPBY 4-2-1-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 5-3-1-0	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPBY 4-2-1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPGD 5-3-1-1	24 MAR 2022 249
AD 2 EPBY 4-2-2-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 5-3-1-2	24 MAR 2022 249
AD 2 EPBY 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPGD 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPBY 5-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 5-3-2-0	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPBY 5-1-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPGD 5-3-2-1	24 MAR 2022 249
AD 2 EPBY 5-3-1-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPBY 5-3-1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPGD 6-1-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPBY 5-3-2-0	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 6-1-2	22 APR 2021 238
AD 2 EPBY 5-3-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPGD 6-2-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPBY 6-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 6-2-2	05 NOV 2020 233
AD 2 EPBY 6-1-2	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPGD 6-2-3	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPBY 6-1-3	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 6-2-4	05 NOV 2020 233
AD 2 EPBY 6-1-4	04 NOV 2021 245	AD 2 EPGD 6-6-1-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPBY 6-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 6-6-1-3	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPBY 6-2-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPGD 6-6-1-4	05 NOV 2020 233
AD 2 EPBY 6-2-3	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 6-6-2-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPBY 6-2-4	12 AUG 2021 242	AD 2 EPGD 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPBY 6-2-5	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPGD 6-6-2-4	05 NOV 2020 233
AD 2 EPBY 6-2-6	12 AUG 2021 242	AD 2 EPGD 7-3-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPBY 6-6-1-1	20 APR 2023 04/23		
AD 2 EPBY 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 1-1	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPBY 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPKK 1-2	04 NOV 2021 245
AD 2 EPBY 6-6-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPKK 1-3	11 AUG 2022 254
AD 2 EPBY 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 1-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPBY 6-6-2-4	27 JAN 2022 247	AD 2 EPKK 1-5	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPBY 7-2-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 1-6	13 JUL 2023 07/23
		AD 2 EPKK 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKK 1-8	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-2	11 AUG 2022 254	AD 2 EPKK 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-3	11 AUG 2022 254	AD 2 EPKK 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-4	11 AUG 2022 254	AD 2 EPKK 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-5	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-6	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 1-14	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-8	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-9	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-11	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 1-18	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPGD 1-12	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 1-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 1-13	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 1-1-2	24 MAR 2022 249
AD 2 EPGD 1-14	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 1-3-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 1-15	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 2-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 1-16	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 3-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPGD 1-17	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 4-2-1-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-18	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 4-2-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-19	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 4-2-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-20	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 4-2-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-21	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 4-2-2-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-22	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKK 4-2-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-1-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 4-2-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-3-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 4-2-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 1-3-2	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 5-3-1-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 2-1-1	24 MAR 2022 249	AD 2 EPKK 5-3-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 3-1-1	21 MAY 2020 227	AD 2 EPKK 5-3-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPGD 4-2-1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPKK 5-3-1-3	07 SEP 2023 09/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPKK 5-3-1-4	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 5-3-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-2-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 5-3-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-2-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 6-1-2	06 OCT 2022 256
AD 2 EPKK 5-3-2-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 6-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 5-3-2-4	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 6-2-2	06 OCT 2022 256
AD 2 EPKK 6-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 6-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 6-1-2	17 JUN 2021 240	AD 2 EPKT 6-2-4	06 OCT 2022 256
AD 2 EPKK 6-2-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 6-6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 6-2-2	17 JUN 2021 240	AD 2 EPKT 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKK 6-2-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 6-6-1-4	06 OCT 2022 256
AD 2 EPKK 6-2-4	17 JUN 2021 240	AD 2 EPKT 6-6-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 6-6-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPKT 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKK 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPKT 6-6-2-4	06 OCT 2022 256
AD 2 EPKK 6-6-1-4	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPKT 7-3-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKK 6-6-2-1	07 SEP 2023 09/23		
AD 2 EPKK 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 1-1	15 JUN 2023 06/23
AD 2 EPKK 6-6-2-4	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-2	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKK 7-3-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 1-3	13 JUL 2023 07/23
		AD 2 EPLB 1-4	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPKT 1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-2	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPLB 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-3	11 AUG 2022 254	AD 2 EPLB 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-4	11 AUG 2022 254	AD 2 EPLB 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-5	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPLB 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-6	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-8	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-9	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPKT 1-11	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 1-1-1	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPKT 1-12	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 2-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 1-13	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 3-1-1	18 AUG 2016 179
AD 2 EPKT 1-14	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 4-2-1-0	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 1-15	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 4-2-1-1	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 1-16	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 1-17	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 4-2-2-0	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 1-18	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 4-2-2-1	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 1-19	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 1-20	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPLB 5-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPKT 1-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-1-2	22 APR 2021 238
AD 2 EPKT 1-2-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-3-1-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 1-3-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-3-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 1-3-2	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-3-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 2-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-3-2-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 3-1-1	06 OCT 2022 256	AD 2 EPLB 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPKT 4-2-1-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPKT 4-2-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 4-2-1-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-1-2	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-1-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-1-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 4-2-2-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-1-4	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-2-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 4-2-2-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-2	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 4-2-2-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-1-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-4	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-5	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-1-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-6	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-1-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-7	04 NOV 2021 245
AD 2 EPKT 5-3-2-0	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-2-8	28 JAN 2021 235
AD 2 EPKT 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPLB 6-6-1-1	04 NOV 2021 245

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPLB 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPMO 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 6-6-2-1	04 NOV 2021 245	AD 2 EPMO 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 6-6-2-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPMO 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLB 7-2-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPMO 1-1-1	15 JUL 2021 241
		AD 2 EPMO 2-1-1	03 MAR 2016 173
AD 2 EPLL 1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPMO 3-1-1	23 JUL 2015 165
AD 2 EPLL 1-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPMO 4-2-1-0	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPLL 1-3	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPMO 4-2-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPLL 1-4	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPMO 4-2-1-2	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPLL 1-5	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPMO 4-2-2-0	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPLL 1-6	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPMO 4-2-2-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPLL 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPMO 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 1-8	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPMO 5-3-1-0	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPLL 1-9	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPMO 5-3-1-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPLL 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPMO 5-3-1-2	22 APR 2021 238
AD 2 EPLL 1-11	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPMO 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 1-12	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPMO 5-3-2-0	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPLL 1-13	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPMO 5-3-2-1	22 APR 2021 238
AD 2 EPLL 1-14	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPMO 5-3-2-2	20 MAY 2021 239
AD 2 EPLL 1-15	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPMO 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 1-1-1	08 SEP 2022 255	AD 2 EPMO 6-1-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPLL 2-1-1	11 AUG 2022 254	AD 2 EPMO 6-1-2	23 MAY 2019 214
AD 2 EPLL 4-2-1-0	04 NOV 2021 245	AD 2 EPMO 6-2-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPLL 4-2-1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 6-2-2	23 MAY 2019 214
AD 2 EPLL 4-2-2-0	04 NOV 2021 245	AD 2 EPMO 6-2-3	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPLL 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 6-2-4	23 MAY 2019 214
AD 2 EPLL 5-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPMO 6-6-1-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPLL 5-3-1-0	04 NOV 2021 245	AD 2 EPMO 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 5-3-1-1	20 JUN 2019 215	AD 2 EPMO 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPLL 5-3-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 6-6-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPLL 5-3-2-0	04 NOV 2021 245	AD 2 EPMO 6-6-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPLL 5-3-2-1	20 JUN 2019 215	AD 2 EPMO 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPLL 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPMO 7-1-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPLL 6-1-1	04 NOV 2021 245	AD 2 EPMO 7-3-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPLL 6-1-2	20 JUN 2019 215		
AD 2 EPLL 6-2-1	04 NOV 2021 245	AD 2 EPPO 1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPLL 6-2-2	20 JUN 2019 215	AD 2 EPPO 1-2	15 JUN 2023 06/23
AD 2 EPLL 6-2-3	04 NOV 2021 245	AD 2 EPPO 1-3	15 JUN 2023 06/23
AD 2 EPLL 6-2-4	20 JUN 2019 215	AD 2 EPPO 1-4	16 JUN 2022 252
AD 2 EPLL 6-6-1-1	04 NOV 2021 245	AD 2 EPPO 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPPO 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 6-6-2-1	04 NOV 2021 245	AD 2 EPPO 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 6-6-2-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPPO 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPLL 7-2-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPPO 1-11	13 JUL 2023 07/23
		AD 2 EPPO 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-2	08 SEP 2022 255	AD 2 EPPO 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-3	11 AUG 2022 254	AD 2 EPPO 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-4	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPPO 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-5	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPPO 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-6	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPPO 1-18	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPPO 1-19	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-8	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPPO 1-20	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-9	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPPO 1-21	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPPO 1-22	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-11	27 JAN 2022 247	AD 2 EPPO 1-23	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPMO 1-12	14 JUL 2022 253	AD 2 EPPO 1-1-1	19 MAY 2022 251

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPPO 1-3-1	19 MAY 2022 251	AD 2 EPRA 5-3-1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 1-3-2	19 MAY 2022 251	AD 2 EPRA 5-3-2-0	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPPO 2-1-1	17 AUG 2017 192	AD 2 EPRA 5-3-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 3-1-1	17 AUG 2017 192	AD 2 EPRA 5-3-2-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 4-2-1-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPRA 5-3-2-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 4-2-1-1	05 DEC 2019 221	AD 2 EPRA 6-1-1	15 JUN 2023 06/23
AD 2 EPPO 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRA 6-1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 4-2-2-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPRA 6-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 4-2-2-1	05 DEC 2019 221	AD 2 EPRA 6-2-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRA 6-2-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPRA 6-2-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-1-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPRA 6-3-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-1-1	05 DEC 2019 221	AD 2 EPRA 6-3-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-1-2	05 DEC 2019 221	AD 2 EPRA 6-3-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRA 6-3-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-2-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPRA 6-6-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-2-1	05 DEC 2019 221	AD 2 EPRA 6-6-1-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-2-2	05 DEC 2019 221	AD 2 EPRA 6-6-1-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRA 6-6-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-1-1	08 SEP 2022 255	AD 2 EPRA 6-6-2-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-1-2	08 SEP 2022 255	AD 2 EPRA 6-6-2-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-2-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPRA 7-3-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-2-2	17 JUN 2021 240		
AD 2 EPPO 6-2-3	27 JAN 2022 247	AD 2 EPRZ 1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPPO 6-2-4	17 JUN 2021 240	AD 2 EPRZ 1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPPO 6-6-1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRZ 1-3	06 OCT 2022 256
AD 2 EPPO 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRZ 1-4	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPPO 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPRZ 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 6-6-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRZ 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPRZ 1-7	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPPO 6-6-2-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPRZ 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPPO 7-2-1	11 AUG 2022 254	AD 2 EPRZ 1-9	13 JUL 2023 07/23
		AD 2 EPRZ 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRZ 1-11	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRA 1-2	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRZ 1-12	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRA 1-3	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRZ 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-4	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-5	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-6	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPRA 1-8	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 1-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRA 1-9	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 2-1-1	18 MAY 2023 05/23
AD 2 EPRA 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 3-1-1	08 OCT 2020 232
AD 2 EPRA 1-11	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 4-2-1-0	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPRA 1-12	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 4-2-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPRA 1-13	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRA 1-14	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 4-2-2-0	09 SEP 2021 243
AD 2 EPRA 1-15	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 4-2-2-1	09 SEP 2021 243
AD 2 EPRA 1-16	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPRZ 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRA 1-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 5-3-1-0	09 SEP 2021 243
AD 2 EPRA 1-3-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 5-3-1-1	09 SEP 2021 243
AD 2 EPRA 2-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 5-3-1-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRA 4-2-1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRZ 5-3-2-0	09 SEP 2021 243
AD 2 EPRA 4-2-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 5-3-2-1	09 SEP 2021 243
AD 2 EPRA 4-2-1-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRA 4-2-2-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRZ 6-1-1	04 NOV 2021 245
AD 2 EPRA 4-2-2-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-1-2	04 NOV 2021 245
AD 2 EPRA 4-2-2-2	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-1-3	09 SEP 2021 243
AD 2 EPRA 5-3-1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPRZ 6-1-4	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPRA 5-3-1-1	20 APR 2023 04/23	AD 2 EPRZ 6-2-1	04 NOV 2021 245

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPRZ 6-2-2	04 NOV 2021 245	AD 2 EPSY 1-12	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRZ 6-2-3	04 NOV 2021 245	AD 2 EPSY 1-13	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRZ 6-2-4	04 NOV 2021 245	AD 2 EPSY 1-14	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRZ 6-6-1-1	09 SEP 2021 243	AD 2 EPSY 1-15	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRZ 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 1-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRZ 6-6-1-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPSY 2-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRZ 6-6-2-1	09 SEP 2021 243	AD 2 EPSY 3-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPRZ 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 4-2-1-0	22 APR 2021 238
AD 2 EPRZ 6-6-2-4	10 SEP 2020 231	AD 2 EPSY 4-2-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPRZ 7-2-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPSY 4-2-2-0	22 APR 2021 238
		AD 2 EPSY 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 5-3-1-0	22 APR 2021 238
AD 2 EPSC 1-2	04 NOV 2021 245	AD 2 EPSY 5-3-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 1-3	11 AUG 2022 254	AD 2 EPSY 5-3-2-0	22 APR 2021 238
AD 2 EPSC 1-4	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 5-3-2-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 1-5	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSC 1-6	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSC 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSC 1-8	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-1-4	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPSC 1-9	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-2-1	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-2-2	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSC 1-11	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPSY 6-2-3	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 1-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPSY 6-2-4	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSC 2-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPSY 6-2-5	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 4-2-1-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 6-2-6	25 FEB 2021 236
AD 2 EPSC 4-2-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPSY 6-6-1-1	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 4-2-2-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 6-6-1-4	20 MAY 2021 239
AD 2 EPSC 4-2-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 6-6-2-1	12 AUG 2021 242
AD 2 EPSC 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPSC 5-3-1-0	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPSY 6-6-2-4	20 MAY 2021 239
AD 2 EPSC 5-3-1-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPSY 7-3-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPSC 5-3-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPSY 8-1-1	13 AUG 2020 230
AD 2 EPSC 5-3-2-0	18 MAY 2023 05/23		
AD 2 EPSC 5-3-2-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPSC 5-3-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPSC 6-1-1	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWA 1-3	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-1-2	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-4	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPSC 6-2-1	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-5	19 MAY 2022 251
AD 2 EPSC 6-2-2	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-2-3	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-2-4	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-6-1-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-10	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPSC 6-6-1-4	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-6-2-1	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWA 1-13	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPSC 6-6-2-4	27 JAN 2022 247	AD 2 EPWA 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSC 7-3-1	15 JUN 2023 06/23	AD 2 EPWA 1-15	13 JUL 2023 07/23
		AD 2 EPWA 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-1	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPWA 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-2	18 MAY 2023 05/23	AD 2 EPWA 1-18	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-3	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 1-19	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-4	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 1-20	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-5	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 1-21	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-6	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 1-22	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-7	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-23	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-8	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 1-24	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-9	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-25	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-10	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-26	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPSY 1-11	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 1-27	10 AUG 2023 08/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR	STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPWA 1-28	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 6-1-6	23 MAR 2023 03/23
AD 2 EPWA 1-29	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 6-1-7	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 1-30	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 6-1-8	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPWA 1-31	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 6-1-9	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 1-32	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 6-1-10	12 AUG 2021 242
AD 2 EPWA 1-33	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 6-2-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 1-34	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 6-2-2	15 JUN 2023 06/23
AD 2 EPWA 1-35	13 JUL 2023 07/23	AD 2 EPWA 6-2-3	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 1-36	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 6-2-4	23 MAR 2023 03/23
AD 2 EPWA 1-37	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 6-2-5	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 1-38	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 6-2-6	23 MAR 2023 03/23
AD 2 EPWA 1-39	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 6-2-7	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 1-40	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 6-2-8	23 MAR 2023 03/23
AD 2 EPWA 1-41	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 6-6-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-1-1	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 6-6-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-1-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWA 1-2-1	01 DEC 2022 258	AD 2 EPWA 6-6-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-3-1	01 DEC 2022 258	AD 2 EPWA 6-6-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-3-2	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWA 1-3-3	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWA 6-6-3-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-3-4	07 SEP 2023 09/23	AD 2 EPWA 6-6-3-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 1-3-5	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWA 6-6-3-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWA 1-3-6	24 FEB 2022 248	AD 2 EPWA 6-6-4-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPWA 2-1-1	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWA 6-6-4-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 2-1-2	24 FEB 2022 248	AD 2 EPWA 6-6-4-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWA 3-1-1	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWA 7-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 3-1-2	28 FEB 2019 211	AD 2 EPWA 7-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 4-2-1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWA 8-1-1	23 JUN 2016 177
AD 2 EPWA 4-2-1-1	19 MAY 2022 251		
AD 2 EPWA 4-2-1-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWA 4-2-2-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 1-2	04 NOV 2021 245
AD 2 EPWA 4-2-2-1	19 MAY 2022 251	AD 2 EPWR 1-3	04 NOV 2021 245
AD 2 EPWA 4-2-2-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-4	11 AUG 2022 254
AD 2 EPWA 4-2-3-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 4-2-3-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 4-2-3-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 4-2-4-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 4-2-4-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-9	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 4-2-4-2	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-10	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-1-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 1-11	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-1-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-12	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-1-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-13	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-1-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-14	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-2-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 1-15	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-2-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-16	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-2-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-17	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-2-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-18	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-3-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 1-19	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-3-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-20	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-3-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 1-21	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPWA 5-3-3-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 1-1-1	25 APR 2019 213
AD 2 EPWA 5-3-4-0	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 2-1-1	20 JUL 2017 191
AD 2 EPWA 5-3-4-1	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 3-1-1	28 APR 2016 175
AD 2 EPWA 5-3-4-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 4-2-1-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 5-3-4-3	26 JAN 2023 01/23	AD 2 EPWR 4-2-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-1-1	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 4-2-1-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-1-2	12 AUG 2021 242	AD 2 EPWR 4-2-2-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-1-3	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 4-2-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-1-4	23 FEB 2023 02/23	AD 2 EPWR 4-2-2-2	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWA 6-1-5	10 AUG 2023 08/23	AD 2 EPWR 5-3-1-0	07 SEP 2023 09/23

STRONA/PAGE	DATA WEJŚCIA W ŻYCIE I NR AMDT/ EFFECTIVE DATE AND AMDT NR
AD 2 EPWR 5-3-1-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 5-3-1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 5-3-1-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 5-3-2-0	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 5-3-2-1	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 5-3-2-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 5-3-2-3	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPWR 6-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-2-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-2-3	15 JUN 2023 06/23
AD 2 EPWR 6-2-4	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-2-5	15 JUN 2023 06/23
AD 2 EPWR 6-2-6	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-6-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-6-1-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-6-1-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWR 6-6-2-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-6-2-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPWR 6-6-2-4	10 SEP 2020 231
AD 2 EPWR 7-2-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPZG 1-1	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPZG 1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPZG 1-3	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPZG 1-4	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-5	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-6	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-7	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-8	13 JUL 2023 07/23
AD 2 EPZG 1-9	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPZG 1-10	07 SEP 2023 09/23
AD 2 EPZG 1-11	10 AUG 2023 08/23
AD 2 EPZG 1-1-1	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 1-1-2	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPZG 2-1-1	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 5-1-1	01 DEC 2022 258
AD 2 EPZG 5-1-2	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 5-3-1-0	01 DEC 2022 258
AD 2 EPZG 5-3-1-1	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPZG 6-1-1	20 APR 2023 04/23
AD 2 EPZG 6-1-2	23 FEB 2023 02/23
AD 2 EPZG 6-1-3	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-1-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-2-1	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-2-2	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-2-3	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-2-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-6-1-1	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-6-1-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPZG 6-6-1-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-6-2-1	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 6-6-2-3	26 JAN 2023 01/23
AD 2 EPZG 6-6-2-4	19 MAY 2022 251
AD 2 EPZG 7-3-1	07 SEP 2023 09/23

GEN 1.7.10 Annex 10

Łączność lotnicza

Wydanie siódme, lipiec 2016, zmiana 92.

Tom II

Procedury Telekomunikacyjne

RÓŻNICE:

Rozdział 5

- 5.2.1.4.1.1 W Polsce nie stosuje się frazeologii POZIOM [LOTU] JEDEN ZERO ZERO (ICAO). W Polsce poziomy lotu składające się z pełnych setek należy wymawiać tak, jak w języku potocznym, tj. POZIOM [LOTU] STO.

W celu zminimalizowania ryzyka pomylenia sąsiadujących poziomów lotu JEDEN ZERO ZERO i JEDEN JEDEN ZERO podczas zajmowania wysokości zezwolonej.

W Polsce nie stosuje się frazeologii SKŁOK SIEDEM ZERO ZERO ZERO (ICAO). W Polsce kody transpondera składające się z pełnych tysięcy należy wymawiać tak, jak w języku potocznym, tj. SQUAWK SIEDEM TYSIĘCY.

W celu zminimalizowania zajętości częstotliwości radiowych i tym samym podniesienia standardów bezpieczeństwa.

- 5.2.1.4.1.2 W Polsce nie stosuje się frazeologii QNH JEDEN ZERO ZERO ZERO (ICAO). W Polsce wartości QNH składające się z pełnych tysięcy należy wymawiać tak, jak w języku potocznym, tj. QNH TYSIĄC.

W celu zminimalizowania zajętości częstotliwości radiowych i tym samym podniesienia standardów bezpieczeństwa.

- 5.2.1.5.8 W Polsce słowo MONITORUJ oznacza *przesłuchaj (częstotliwość)* (ICAO) lub *zmień częstotliwość zgodnie z instrukcją i czekaj na wywołanie (przez wskazany organ ATS)*.

Zwrot STANDBY FOR (częstotliwość) (ICAO) może zostać zrozumiany jako *czekaj na polecenie zmiany częstotliwości*.

Następująca metoda potwierdzania odbioru nie jest stosowana w Polsce: *znak wywoławczy statku powietrznego, po nim znak wywoławczy stacji lotniczej* (ICAO). W Polsce stosuje się: *(znak wywoławczy statku powietrznego) PRZYJĄŁEM*.

Procedury w Polsce są zgodne z przykładami zaprezentowanymi w Doc 9432 ICAO, które różnią się od metod opisanych w Załączniku 10 ICAO.

Jeżeli pilot nieprawidłowo powtórzy instrukcję lub zezwolenie, należy użyć słowa NIEPRAWIDŁOWO, a następnie powtórzyć prawidłową wersję.

Słowo POWTARZAM po słowie NIEPRAWIDŁOWO jest zbędne.

- 5.2.1.7.1.2 Jeśli wcześniej została nawiązana łączność i nie spowoduje to nieporozumienia, organ ATS **może pominąć** w dalszych transmisjach swój znak wywoławczy.

W celu zminimalizowania zajętości częstotliwości radiowych i tym samym podniesienia standardów bezpieczeństwa.

- 5.2.1.9.2.2 Podczas określania wysokości bezwzględnej we frazeologii polskiej i angielskiej należy stosować słowo ALTITUDE przed wartościami liczbowymi.

W celu zminimalizowania prawdopodobieństwa nieporozumienia wynikającego z podobnego brzmienia angielskich słów TO i TWO.

Aeronautical Telecommunications

Seventh Edition, July 2016, Amdt 92.

Volume II

Communication Procedures including those with PANS status

DIFFERENCES:

Chapter 5

In Poland, the phraseology [FLIGHT] LEVEL ONE ZERO ZERO (ICAO) shall not be used. In Poland, flight levels consisting of full hundreds shall be pronounced as in colloquial language, i.e. [FLIGHT] LEVEL ONE HUNDRED.

In order to minimise the probability of confusing the adjacent flight levels ONE ZERO ZERO and ONE ONE ZERO when reaching the cleared altitude.

In Poland, the phraseology SQUAWK SEVEN ZERO ZERO ZERO (ICAO) shall not be used. In Poland, transponder codes consisting of whole thousands shall be pronounced as in colloquial language, i.e. SQUAWK SEVEN THOUSAND.

In order to minimise the occupancy times of radio frequencies, thus enhancing safety standards.

In Poland, the phraseology QNH ONE ZERO ZERO ZERO (ICAO) shall not be used. In Poland, QNH values consisting of whole thousands shall be pronounced as in colloquial language, i.e. QNH ONE THOUSAND.

In order to minimise the occupancy times of radio frequencies, thus enhancing safety standards.

In Poland, the word MONITOR shall mean *listen out (on the frequency)* (ICAO) or *change the frequency as instructed and wait for being called (by the relevant ATS unit)*.

The phrase STANDBY FOR (frequency) (ICAO) could be interpreted as *wait for being instructed to change the frequency*.

The following method of confirming that the message has been received shall not be used in Poland: *aircraft call sign followed by aeronautical station call sign* (ICAO). In Poland, the following shall be applied: *(aircraft call sign) ROGER*.

Procedures applicable in Poland are in accordance with examples shown in ICAO Doc 9432 which are different from methods described in ICAO Annex 10.

If the pilot reads back an instruction or clearance incorrectly, the word NEGATIVE shall be used and the correct version shall be repeated.

The phrase I SAY AGAIN after NEGATIVE is redundant.

If radio contact has been established and confusion is not likely to occur, an ATS unit **may omit** its call sign in further transmissions.

In order to minimise the occupancy times of radio frequencies, thus enhancing safety standards.

When specifying the altitude in Polish and English phraseology the word ALTITUDE shall be used before numerical values.

In order to minimise the possibility of confusion as a result of the similar sounding of the English words TO and TWO.

3.2.5 WYKAZ DOSTĘPNYCH MAP LOTNICZYCH

LIST OF AERONAUTICAL CHARTS AVAILABLE

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A			
1: 15 000	Bydgoszcz RWY 08/26	AD 2 EPBY 2-1-1	26 MAR 2020
1: 15 000	Gdańsk Lech Walesa RWY 11/29	AD 2 EPGD 2-1-1	24 MAR 2022
1: 20 000	Kraków - Balice RWY 07/25	AD 2 EPKK 2-1-1	22 APR 2021
1: 15 000	Katowice - Pyrzowice RWY 08/26	AD 2 EPKT 2-1-1	06 OCT 2022
1: 20 000	Lublin RWY 07/25	AD 2 EPLB 2-1-1	04 NOV 2021
1: 15 000	Łódź RWY 07/25	AD 2 EPLL 2-1-1	11 AUG 2022
1: 15 000	Warszawa/Modlin RWY 08/26	AD 2 EPMD 2-1-1	03 MAR 2016
1: 15 000	Poznań - Ławica RWY 10/28	AD 2 EPPO 2-1-1	17 AUG 2017
1:15 000	Warszawa-Radom RWY 07/25	AD 2 EPRA 2-1-1	20 APR 2023
1: 15 000	Rzeszów - Jasionka RWY 09/27	AD 2 EPRZ 2-1-1	18 MAY 2023
1: 15 000	Szczecin - Goleniów RWY 13/31	AD 2 EPSC 2-1-1	27 JAN 2022
1: 15 000	Olsztyn - Mazury RWY 01/19	AD 2 EPSY 2-1-1	07 SEP 2023
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport RWY 11/29	AD 2 EPWA 2-1-1	23 FEB 2023
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport RWY 15/33	AD 2 EPWA 2-1-2	24 FEB 2022
1: 15 000	Wrocław - Strachowice RWY 11/29	AD 2 EPWR 2-1-1	20 JUL 2017
1: 15 000	Zielona Góra - Babimost RWY 06/24	AD 2 EPZG 2-1-1	19 MAY 2022
Precision Approach Terrain Chart - ICAO			
1: 5 000	Gdańsk Lech Walesa: Gdańsk Lech Walesa RWY 29	AD 2 EPGD 3-1-1	21 MAY 2020
1: 5 000	Kraków - Balice: Kraków - Balice RWY 25	AD 2 EPKK 3-1-1	22 APR 2021
1: 2 500	Katowice - Pyrzowice: Katowice - Pyrzowice RWY 26	AD 2 EPKT 3-1-1	06 OCT 2022
1: 2 500	Lublin: Lublin RWY 25	AD 2 EPLB 3-1-1	18 AUG 2016
1: 2 500	Warszawa/Modlin: Warszawa/Modlin RWY 08	AD 2 EPMD 3-1-1	23 JUL 2015
1: 2 500	Poznań - Ławica: Poznań - Ławica RWY 28	AD 2 EPPO 3-1-1	17 AUG 2017
1: 2 500	Rzeszów - Jasionka: Rzeszów - Jasionka	AD 2 EPRZ 3-1-1	08 OCT 2020
1: 2500	Olsztyn - Mazury: Olsztyn - Mazury RWY 01	AD 2 EPSY 3-1-1	07 SEP 2023
1: 5 000	Warsaw Chopin Airport: Warsaw Chopin Airport RWY 11	AD 2 EPWA 3-1-1	23 FEB 2023
1: 2 500	Warsaw Chopin Airport RWY 33	AD 2 EPWA 3-1-2	28 FEB 2019
1: 2 500	Wrocław - Strachowice: Wrocław - Strachowice RWY 29	AD 2 EPWR 3-1-1	28 APR 2016
Enroute Chart - ICAO			
1: 1 000 000	RNAV Routes	ENR 6.1-1	07 SEP 2023
Area Chart - ICAO			
1: 500 000	TMA BYDGOSZCZ	ENR 6.2-2	20 APR 2023
1: 1 000 000	TMA GDAŃSK	ENR 6.2-3	10 AUG 2023
1: 1 000 000	TMA KRAKÓW	ENR 6.2-4	07 SEP 2023

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 500 000 1: 1 000 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 1 000 000 1: 500 000	TMA LUBLIN TMA POZNAŃ TMA RADOM TMA RZESZÓW TMA SZCZECIN TMA OLSZTYN TMA WARSZAWA TMA ŁÓDŹ	ENR 6.2-5 ENR 6.2-6 ENR 6.2-7 ENR 6.2-8 ENR 6.2-9 ENR 6.2-10 ENR 6.2-11 AD 2 EPLL 5-2-1	20 APR 2023 07 SEP 2023 20 APR 2023 09 SEP 2021 18 MAY 2023 22 APR 2021 10 AUG 2023 20 APR 2023
Standard Departure Chart - Instrument (SID) - ICAO 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000 RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000 RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000 RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000 RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000 RNAV 1 1: 750 000 1: 750 000 RNAV 1 1: 750 000 1: 750 000 RNP 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000 RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000 RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000 RNP 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000	Bydgoszcz: Bydgoszcz RWY 08 Bydgoszcz RWY 26 Bydgoszcz RWY 08 RNP 1 (GNSS) Bydgoszcz RWY 26 RNP 1 (GNSS) Gdańsk Lech Walesa: Gdańsk Lech Walesa RWY 11 Gdańsk Lech Walesa RWY 29 Kraków - Balice: Kraków - Balice RWY 07 Kraków - Balice RWY 25 Katowice - Pyrzowice: Katowice - Pyrzowice RWY 08 Katowice - Pyrzowice RWY 26 Lublin: Lublin RWY 07 Lublin RWY 25 Łódź: Łódź RWY 07 Łódź RWY 25 Warszawa/Modlin: Warszawa/Modlin RWY 08 Warszawa/Modlin RWY 26 Poznań - Ławica: Poznań - Ławica RWY 10 Poznań - Ławica RWY 28 Warszawa - Radom: Warszawa - Radom RWY 07 Warszawa - Radom RWY 25 Rzeszów - Jasionka: Rzeszów - Jasionka RWY 09 Rzeszów - Jasionka RWY 27 Szczecin - Goleniów: Szczecin - Goleniów RWY 13 Szczecin - Goleniów RWY 31 Olsztyn - Mazury: Olsztyn - Mazury RWY 01 Olsztyn - Mazury RWY 19	AD 2 EPBY 4-1-1 AD 2 EPBY 4-1-3 AD 2 EPBY 4-2-1-0 AD 2 EPBY 4-2-2-0 AD 2 EPGD 4-2-1-0 AD 2 EPGD 4-2-2-0 AD 2 EPKK 4-2-1-0 AD 2 EPKK 4-2-2-0 AD 2 EPKT 4-2-1-0 AD 2 EPKT 4-2-2-0 AD 2 EPLB 4-2-1-0 AD 2 EPLB 4-2-2-0 AD 2 EPLL 4-2-1-0 AD 2 EPLL 4-2-2-0 AD 2 EPMD 4-2-1-0 AD 2 EPMD 4-2-2-0 AD 2 EPPO 4-2-1-0 AD 2 EPPO 4-2-2-0 AD 2 EPRA 4-2-1-0 AD 2 EPRA 4-2-2-0 AD 2 EPRZ 4-2-1-0 AD 2 EPRZ 4-2-2-0 AD 2 EPSC 4-2-1-0 AD 2 EPSC 4-2-2-0 AD 2 EPSY 4-2-1-0 AD 2 EPSY 4-2-2-0	20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 28 JAN 2021 28 JAN 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 10 AUG 2023 10 AUG 2023 18 MAY 2023 18 MAY 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 20 APR 2023 09 SEP 2021 18 MAY 2023 18 MAY 2023 22 APR 2021 22 APR 2021

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
RNAV 1 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000	Warsaw Chopin Airport: Warsaw Chopin Airport RWY 11 Warsaw Chopin Airport RWY 15 Warsaw Chopin Airport RWY 29 Warsaw Chopin Airport RWY 33 Wrocław - Strachowice: Wrocław - Strachowice RWY 11 Wrocław - Strachowice RWY 29	AD 2 EPWA 4-2-1-0 AD 2 EPWA 4-2-2-0 AD 2 EPWA 4-2-3-0 AD 2 EPWA 4-2-4-0 AD 2 EPWR 4-2-1-0 AD 2 EPWR 4-2-2-0	10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023
Standard Arrival Chart - Instrument (STAR) - ICAO 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000 RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000 RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000 RNAV 1 1: 750 000 1: 750 000 1: 500 000 1: 750 000 1: 750 000 RNP 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000 RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000 RNP 1 (GNSS) 1: 500 000 1: 500 000 RNP 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000	Bydgoszcz: Bydgoszcz RWY 08/26 Bydgoszcz RWY 08 RNP 1 (GNSS) Bydgoszcz RWY 26 RNP 1 (GNSS) Gdańsk Lech Walesa: Gdańsk Lech Walesa RWY 11 Gdańsk Lech Walesa RWY 29 Kraków - Balice: Kraków - Balice RWY 07 Kraków - Balice RWY 25 Katowice - Pyrzowice: Katowice - Pyrzowice RWY 08 Katowice - Pyrzowice RWY 26 Lublin: Lublin RWY 07/25 Lublin RWY 07 RNP 1 (GNSS) Lublin RWY 25 RNP 1 (GNSS) Łódź: Łódź RWY 07 Łódź RWY 25 Warszawa/Modlin: Warszawa/Modlin RWY 08 Warszawa/Modlin RWY 26 Poznań - Ławica: Poznań - Ławica RWY 28 Poznań - Ławica RWY 10 RNAV 1 (GNSS) Poznań - Ławica RWY 28 RNAV 1 (GNSS) Warszawa - Radom: Warszawa - Radom RWY 07 Warszawa - Radom RWY 25 Rzeszów - Jasionka: Rzeszów - Jasionka RWY 09 Rzeszów - Jasionka RWY 27 Szczecin - Goleniów: Szczecin - Goleniów RWY 13 Szczecin - Goleniów RWY 31 Olsztyn - Mazury: Olsztyn - Mazury RWY 01 Olsztyn - Mazury RWY 19	AD 2 EPBY 5-1-1 AD 2 EPBY 5-3-1-0 AD 2 EPBY 5-3-2-0 AD 2 EPGD 5-3-1-0 AD 2 EPGD 5-3-2-0 AD 2 EPKK 5-3-1-0 AD 2 EPKK 5-3-2-0 AD 2 EPKT 5-3-1-0 AD 2 EPKT 5-3-2-0 AD 2 EPLB 5-1-1 AD 2 EPLB 5-3-1-0 AD 2 EPLB 5-3-2-0 AD 2 EPLL 5-3-1-0 AD 2 EPLL 5-3-2-0 AD 2 EPMO 5-3-1-0 AD 2 EPMO 5-3-2-0 AD 2 EPPO 5-1-1 AD 2 EPPO 5-3-1-0 AD 2 EPPO 5-3-2-0 AD 2 EPRA 5-3-1-0 AD 2 EPRA 5-3-2-0 AD 2 EPRZ 5-3-1-0 AD 2 EPRZ 5-3-2-0 AD 2 EPSC 5-3-1-0 AD 2 EPSC 5-3-2-0 AD 2 EPSY 5-3-1-0 AD 2 EPSY 5-3-2-0	20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 22 APR 2021 07 SEP 2023 07 SEP 2023 04 NOV 2021 04 NOV 2021 10 AUG 2023 10 AUG 2023 27 JAN 2022 18 MAY 2023 18 MAY 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 09 SEP 2021 09 SEP 2021 18 MAY 2023 18 MAY 2023 22 APR 2021 22 APR 2021

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
RNAV 1 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 1: 750 000 RNAV 1 (GNSS) 1: 750 000 1: 750 000 1: 500 000 1: 500 000	Warsaw Chopin Airport: Warsaw Chopin Airport RWY 11 Warsaw Chopin Airport RWY 15 Warsaw Chopin Airport RWY 29 Warsaw Chopin Airport RWY 33 Wrocław - Strachowice: Wrocław - Strachowice RWY 11 Wrocław - Strachowice RWY 29 Zielona Góra - Babimost: Zielona Góra - Babimost RWY 06/24 Zielona Góra - Babimost RWY 06/24 RNAV 1 (GNSS)	AD 2 EPWA 5-3-1-0 AD 2 EPWA 5-3-2-0 AD 2 EPWA 5-3-3-0 AD 2 EPWA 5-3-4-0 AD 2 EPWR 5-3-1-0 AD 2 EPWR 5-3-2-0 AD 2 EPZG 5-1-1 AD 2 EPZG 5-3-1-0	10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 01 DEC 2022 01 DEC 2022
Instrument Approach Chart - ICAO 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000	Bydgoszcz: ILS z RWY 26 (CAT A/B/C/D) ILS y or LOC y RWY 26 (CAT A/B/C/D) VOR z RWY 08 (CAT A/B/C/D) VOR y RWY 08 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D) Gdańsk Lech Wałęsa: ILS CAT II or LOC RWY 29 (A/B/C/D) VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D) Kraków - Balice: ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D) Katowice - Pyrzowice: ILS CAT II or LOC RWY 26 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D) Lublin: ILS CAT II z or LOC z RWY 25 (CAT A/B/C/D) ILS CAT II y or LOC y RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR z RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR y RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR z RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR y RWY 25 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D) Łódź: ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPBY 6-1-1 AD 2 EPBY 6-1-3 AD 2 EPBY 6-2-1 AD 2 EPBY 6-2-3 AD 2 EPBY 6-2-5 AD 2 EPBY 6-6-1-1 AD 2 EPBY 6-6-2-1 AD 2 EPGD 6-1-1 AD 2 EPGD 6-2-1 AD 2 EPGD 6-2-3 AD 2 EPGD 6-6-1-1 AD 2 EPGD 6-6-2-1 AD 2 EPKK 6-1-1 AD 2 EPKK 6-2-1 AD 2 EPKK 6-2-3 AD 2 EPKK 6-6-1-1 AD 2 EPKK 6-6-2-1 AD 2 EPKT 6-1-1 AD 2 EPKT 6-2-1 AD 2 EPKT 6-2-3 AD 2 EPKT 6-6-1-1 AD 2 EPKT 6-6-2-1 AD 2 EPLB 6-1-1 AD 2 EPLB 6-1-3 AD 2 EPLB 6-2-1 AD 2 EPLB 6-2-3 AD 2 EPLB 6-2-5 AD 2 EPLB 6-2-7 AD 2 EPLB 6-6-1-1 AD 2 EPLB 6-6-2-1 AD 2 EPLL 6-1-1 AD 2 EPLL 6-2-1 AD 2 EPLL 6-2-3 AD 2 EPLL 6-6-1-1 AD 2 EPLL 6-6-2-1	20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000	Warszawa/Modlin: ILS CAT II or LOC RWY 08 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 08 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 26 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 08 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 26 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPMO 6-1-1 AD 2 EPMO 6-2-1 AD 2 EPMO 6-2-3 AD 2 EPMO 6-6-1-1 AD 2 EPMO 6-6-2-1	10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 07 SEP 2023
1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000	Poznań - Ławica: ILS CAT II or LOC RWY 28 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 10 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 28 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 10 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 28 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPPO 6-1-1 AD 2 EPPO 6-2-1 AD 2 EPPO 6-2-3 AD 2 EPPO 6-6-1-1 AD 2 EPPO 6-6-2-1	08 SEP 2022 27 JAN 2022 27 JAN 2022 26 JAN 2023 26 JAN 2023
1: 250 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000	Warszawa - Radom: ILS RWY 25 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D) NDB z RWY 25 (CAT A/B) - MIL USE ONLY NDB y RWY 25 (CAT A/B) - MIL USE ONLY RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRA 6-1-1 AD 2 EPRA 6-2-1 AD 2 EPRA 6-2-3 AD 2 EPRA 6-3-1 AD 2 EPRA 6-3-3 AD 2 EPRA 6-6-1-1 AD 2 EPRA 6-6-2-1	15 JUN 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023
1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 500 000 1: 500 000	Rzeszów - Jasionka: ILS CAT II z or LOC z RWY 27 (CAT A/B/C/D) ILS CAT II y or LOC y RWY 27 (CAT A/B/C/D) VOR z RWY 09 (CAT A/B/C/D) VOR y RWY 09 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 09 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 27 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPRZ 6-1-1 AD 2 EPRZ 6-1-3 AD 2 EPRZ 6-2-1 AD 2 EPRZ 6-2-3 AD 2 EPRZ 6-6-1-1 AD 2 EPRZ 6-6-2-1	04 NOV 2021 09 SEP 2021 04 NOV 2021 04 NOV 2021 09 SEP 2021 09 SEP 2021
1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000	Szczecin - Goleniów: ILS or LOC RWY 31 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 13 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 31 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 13 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 31 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSC 6-1-1 AD 2 EPSC 6-2-1 AD 2 EPSC 6-2-3 AD 2 EPSC 6-6-1-1 AD 2 EPSC 6-6-2-1	23 FEB 2023 27 JAN 2022 27 JAN 2022 26 JAN 2023 26 JAN 2023
1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000	Olsztyn - Mazury: ILS z CAT II or LOC z RWY 01 (CAT A/B/C/D) ILS y CAT II or LOC y RWY 01 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 01 (CAT A/B/C/D) VOR z RWY 19 (CAT A/B/C/D) VOR y RWY 19 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 01 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 19 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPSY 6-1-1 AD 2 EPSY 6-1-3 AD 2 EPSY 6-2-1 AD 2 EPSY 6-2-3 AD 2 EPSY 6-2-5 AD 2 EPSY 6-6-1-1 AD 2 EPSY 6-6-2-1	07 SEP 2023 07 SEP 2023 12 AUG 2021 12 AUG 2021 12 AUG 2021 12 AUG 2021 12 AUG 2021
1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000	Warsaw Chopin Airport: ILS z CAT II or LOC z RWY 11 (CAT A/B/C/D) ILS y CAT II RWY 11 (CAT A/B/C/D) ILS z CAT II & III or LOC z RWY 33 (CAT A/B/C/D) ILS y CAT II & III RWY 33 (CAT A/B/C/D) ILS x CAT II & III or LOC x RWY 33 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 15 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 29 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 33 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 15 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 33 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWA 6-1-1 AD 2 EPWA 6-1-3 AD 2 EPWA 6-1-5 AD 2 EPWA 6-1-7 AD 2 EPWA 6-1-9 AD 2 EPWA 6-2-1 AD 2 EPWA 6-2-3 AD 2 EPWA 6-2-5 AD 2 EPWA 6-2-7 AD 2 EPWA 6-6-1-1 AD 2 EPWA 6-6-2-1 AD 2 EPWA 6-6-3-1 AD 2 EPWA 6-6-4-1	10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 10 AUG 2023

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000 1: 250 000	Wrocław - Strachowice: ILS CAT II or LOC RWY 29 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 11 (CAT A/B/C/D) VOR z RWY 29 (CAT A/B/C/D) VOR y RWY 29 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 11 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 29 (CAT A/B/C/D) Zielona Góra - Babimost: ILS z RWY 24 (CAT A/B/C/D) ILS y or LOC y (CAT A/B/C/D) VOR RWY 06 (CAT A/B/C/D) VOR RWY 24 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 06 (CAT A/B/C/D) RNP RWY 24 (CAT A/B/C/D)	AD 2 EPWR 6-1-1 AD 2 EPWR 6-2-1 AD 2 EPWR 6-2-3 AD 2 EPWR 6-2-5 AD 2 EPWR 6-6-1-1 AD 2 EPWR 6-6-2-1 AD 2 EPZG 6-1-1 AD 2 EPZG 6-1-3 AD 2 EPZG 6-2-1 AD 2 EPZG 6-2-3 AD 2 EPZG 6-6-1-1 AD 2 EPZG 6-6-2-1	20 APR 2023 20 APR 2023 15 JUN 2023 15 JUN 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 20 APR 2023 19 MAY 2022 19 MAY 2022 19 MAY 2022 19 MAY 2022 19 MAY 2022
Visual Approach Chart - ICAO 1: 100 000	Warszawa/Modlin RWY 26	AD 2 EPMO 7-1-1	10 AUG 2023
Aerodrome Chart - ICAO 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 20 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000 1: 15 000	Bydgoszcz Gdańsk Lech Walesa Kraków - Balice Katowice - Pyrzowice Lublin Łódź Warszawa/Modlin Poznań - Ławica Warszawa - Radom Rzeszów - Jasionka Szczecin - Goleniów Olsztyn - Mazury Warsaw Chopin Airport Wrocław - Strachowice Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPBY 1-1-1 AD 2 EPGD 1-1-1 AD 2 EPKK 1-1-1 AD 2 EPKT 1-1-1 AD 2 EPLB 1-1-1 AD 2 EPLL 1-1-1 AD 2 EPMO 1-1-1 AD 2 EPPO 1-1-1 AD 2 EPRA 1-1-1 AD 2 EPRZ 1-1-1 AD 2 EPSC 1-1-1 AD 2 EPSY 1-1-1 AD 2 EPWA 1-1-1 AD 2 EPWR 1-1-1 AD 2 EPZG 1-1-1	26 MAR 2020 24 MAR 2022 22 APR 2021 06 OCT 2022 18 MAY 2023 08 SEP 2022 15 JUL 2021 19 MAY 2022 20 APR 2023 07 SEP 2023 27 JAN 2022 07 SEP 2023 07 SEP 2023 25 APR 2019 19 MAY 2022
Aerodrome Ground Movement Chart - ICAO 1: 15 000 1: 15 000 For A380-800, AN-124-100, B747-8, C-5B GALAXY 1: 15 000	Bydgoszcz Katowice - Pyrzowice Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPBY 1-2-1 AD 2 EPKT 1-2-1 AD 2 EPWA 1-2-1	26 MAR 2020 06 OCT 2022 01 DEC 2022
Aircraft Parking/Docking Chart - ICAO 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000	Bydgoszcz: Bydgoszcz Bydgoszcz Gdańsk Lech Walesa: APRONS 1, 2, 3 APRONS 5, 6, 7 Kraków - Balice: APRON Katowice - Pyrzowice: APRON 1, 6 APRON 2, 3	AD 2 EPBY 1-3-1 AD 2 EPBY 1-3-2 AD 2 EPGD 1-3-1 AD 2 EPGD 1-3-2 AD 2 EPKK 1-3-1 AD 2 EPKT 1-3-1 AD 2 EPKT 1-3-2	26 MAR 2020 26 MAR 2020 24 MAR 2022 24 MAR 2022 22 APR 2021 06 OCT 2022 06 OCT 2022

TYTUŁ SERII I SKALA TITLE OF SERIES AND SCALE	NAZWA MAPY I NUMER CHART NAME AND NUMBER		DATA OSTATNIEJ KOREKTY DATE OF LATEST REVISION
1	2	3	4
1: 5 000 1: 5 000 1: 5000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000 1: 5 000	Poznań - Ławica: APRON 1 APRONS 2, 3 Warszawa-Radom: APRONS 1, 2 (DE-ICING) Warsaw Chopin Airport: APRONS 1, 7A, 7B, 9 APRONS 3, 5A, 5B, 5C CARGO APRON, APRONS 12, 13 APRON 10 MILITARY APRON, APRON 9 APRON 2	AD 2 EPPO 1-3-1 AD 2 EPPO 1-3-2 AD 2 EPRA 1-3-1 AD 2 EPWA 1-3-1 AD 2 EPWA 1-3-2 AD 2 EPWA 1-3-3 AD 2 EPWA 1-3-4 AD 2 EPWA 1-3-5 AD 2 EPWA 1-3-6	19 MAY 2022 19 MAY 2022 20 APR 2023 01 DEC 2022 07 SEP 2023 23 FEB 2023 07 SEP 2023 12 AUG 2021 24 FEB 2022
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - ICAO 1: 1 000 000 1: 1 000 000 1: 1 000 000 1: 1 000 000	TMA GDAŃSK TMA KRAKÓW TMA POZNAŃ TMA WARSZAWA	ENR 6.7.1-0 ENR 6.7.2-0 ENR 6.7.3-0 ENR 6.7.4-0	10 AUG 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 10 AUG 2023
VFR Arrival and Departure Routes 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 500 000 1: 250 000 1: 100 000 1: 500 000	Bydgoszcz Lublin Łódź Poznań - Ławica Rzeszów - Jasionka Warsaw Chopin Airport Warsaw Chopin Airport Wrocław - Strachowice	AD 2 EPBY 7-2-1 AD 2 EPLB 7-2-1 AD 2 EPLL 7-2-1 AD 2 EPPO 7-2-1 AD 2 EPRZ 7-2-1 AD 2 EPWA 7-2-1 AD 2 EPWA 7-2-2 AD 2 EPWR 7-2-1	10 AUG 2023 10 AUG 2023 10 AUG 2023 11 AUG 2022 10 AUG 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 10 AUG 2023
Visual Operation Chart 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000 1: 500 000	Gdańsk Lech Walesa Kraków - Balice Katowice - Pyrzowice Warszawa/Modlin Warszawa - Radom Szczecin - Goleniów Olsztyn - Mazury Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPGD 7-3-1 AD 2 EPKK 7-3-1 AD 2 EPKT 7-3-1 AD 2 EPMO 7-3-1 AD 2 EPRA 7-3-1 AD 2 EPSC 7-3-1 AD 2 EPSY 7-3-1 AD 2 EPZG 7-3-1	10 AUG 2023 07 SEP 2023 07 SEP 2023 10 AUG 2023 20 APR 2023 15 JUN 2023 20 APR 2023 07 SEP 2023

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
Wskaźniki lokalizacji/Location indicators 1: 4 000 000		GEN 2.4-0	15 JUN 2023
Teren górzysty w FIR WARSZAWA/Mountainous areas within FIR WARSZAWA 1: 4 000 000		GEN 3.3-0	01 DEC 2022
Sektory AIRMET/AIRMET sectors 1: 4 000 000		GEN 3.5.0-1	01 DEC 2022
Regiony nastawiania wysokościomierzy/Altimeter setting regions 1: 4 000 000		GEN 3.5.0-2	18 MAY 2023
Lokalizacja jednostek SAR w FIR WARSZAWA/SAR localization within WARSZAWA FIR 1: 4 000 000		GEN 3.6-0	26 APR 2018
Pokrycie radiolokacyjne – maksymalny zasięg 250 NM/Radar coverage – maximum range 250 NM 1: 4 000 000		ENR 1.6-0	27 JAN 2022
Strefy obowiązkowej łączności (RMZ)/Radio Communication Mandatory Zones (RMZs) 1: 4 000 000		ENR 2.2.1-0	18 MAY 2023

MAPY DODATKOWE / SUPPLEMENTARY CHARTS			
1	2	3	4
Znaczące punkty nawigacyjne Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa/Baltic FRA significant points within Warszawa FIR 1: 3 000 000		ENR 6.1-2	07 SEP 2023
Granice Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa/ Baltic FRA boundary within Warszawa FIR 1: 4 000 000		ENR 6.1-3	07 SEP 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL95 – FL115/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL95 – FL115 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-1	07 SEP 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL115 – FL135/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL115 – FL135 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-2	07 SEP 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL135 – FL145/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL135 – FL145 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-3	07 SEP 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL145 – FL195/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL145 – FL195 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-4	07 SEP 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL195 – FL245/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL195 – FL245 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-5	07 SEP 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL245 – FL285/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL245 – FL285 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-6	07 SEP 2023
Baltic FRA w zakresie FIR Warszawa FL285 – FL660/ Baltic FRA within Warszawa FIR FL285 – FL660 1: 4 000 000		ENR 6.1.3-7	20 APR 2023
Sektory ACC – Drogi nawigacji obszarowej/ACC Sectors – RNAV Routes 1: 3 000 000		ENR 6.2-1	07 SEP 2023
Strefy zakazane/Prohibited Areas 1: 4 000 000		ENR 6.3-1	18 JUL 2019
Strefy ograniczone/Restricted Areas 1: 4 000 000		ENR 6.3-2	18 JUL 2019
Strefy niebezpieczne/Danger Areas 1: 4 000 000		ENR 6.3-3	12 SEP 2019
Strefy czasowo wydzielone (TSA)/Temporary Segregated Areas (TSAs) Strefy czasowo rezerwowane (TRA)/Temporary Reserved Areas (TRAs) Trasy dolotowe do stref (TFR)/Feeding Routes (TFRs) 1: 4 000 000		ENR 6.4-1	13 JUL 2023
Trasy Lotnictwa Wojskowego (MRT) Military Routes (MRT) 1: 4 000 000		ENR 6.4-2	21 APR 2022
Sondy balonowe/Radiosonde Balloons 1: 4 000 000		ENR 6.5-1	14 JUL 2022
Strefy zrzutu paliwa/Fuel Dropping Areas 1: 4 000 000		ENR 6.5-2	24 FEB 2022
Rejony działalności lotniczej - loty samolotowe, szybowcowe, balonowe, skoki spadochronowe/ Areas of aerial activities - aeroplane, glider, balloon flights, parachute jumping 1: 4 000 000		ENR 6.6-1	16 JUN 2022
Rejony działalności lotniczej - loty paralotniowe lub paralotniowe z napędem/ Areas of aerial activities - paraglider or powered paragliding flights 1: 4 000 000		ENR 6.6-2	01 DEC 2022
Lotniska/lądowiska/lotniska dla śmigłowców/ Aerodromes/airfields/heliports 1: 4 000 000		AD 1.3-0	01 DEC 2022
Punkty krytyczne/Hot Spots 1: 5 000	Kraków - Balice	AD 2 EPKK 1-1-2	24 MAR 2022
Mapa Lotniska - Rejony odpowiedzialności/ Aerodrome Chart - Areas of Responsibility 1: 15 000	Zielona Góra - Babimost	AD 2 EPZG 1-1-2	20 APR 2023
1: 15 000	Warsaw Chopin Airport	AD 2 EPWA 1-1-2	07 SEP 2023
Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków/ Bird concentrations Olsztyn - Mazury		AD 2 EPSY 8-1-1	13 AUG 2020
Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków/ Bird concentrations Warsaw Chopin Airport		AD 2 EPWA 8-1-1	23 JUN 2016

NAZWA JEDNOSTKI UNIT NAME	ADRES POCZTOWY POSTAL ADDRESS	TEL/FAX/AFS	
KATOWICE TWR	Patrz/See AD 2 - EPKT	Tel./Phone: Faks./Fax: AFS:	+48-32-392-7861, +48-81-452-7861 +48-32-284-5540 EPKTZTZX
KRAKÓW APP	Patrz/See AD 2 - EPKK	Tel./Phone: Faks./Fax: AFS:	KRAKÓW APP podstawowy/KRAKÓW APP main +48-22-574-7570, +48-81-452-7570 KRAKÓW APP dodatkowy/KRAKÓW APP standby +48-22-574-7891, +48-81-452-7891 +48-22-574-7579, +48-81-452-7579 EPKKZAZX
KRAKÓW TWR	Patrz/See AD 2 - EPKK	Tel./Phone: Faks./Fax: AFS:	+48-12-639-7562, +48-22-574-7562, +48-81-452-7562 +48-12-411-5007 EPKKZTZX
LUBLIN TWR	Patrz/See AD 2 - EPLB	Tel./Phone: Faks./Fax: AFS:	+48-81-458-1303 +48-22-574-7741, +48-81-452-7741 EPLBZTZX
ŁÓDŹ TWR	Patrz/See AD 2 - EPLL	Tel./Phone: Faks./Fax: AFS:	+48-42-685-7262, +48-81-452-7262, +48-22-574-7262, +48-42-687-0701 +48-42-640-4163 EPLLZTZX
MAZURY TWR	Patrz/See AD 2 - EPSY	Tel./Phone: Faks./Fax:	+48-89-544-3416 +48-89-623-1976
MODLIN TWR	Patrz/See AD 2 - EPMO	Tel./Phone: Faks./Fax:	+48-22-574-5518, +48-81-452-5518, +48-22-574-5519, +48-81-452-5519 +48-22-574-5527, +48-81-452-5527
POZNAŃ APP	Patrz/See AD 2 - EPP0	Tel./Phone: Faks./Fax: AFS:	POZNAŃ APP Północ/POZNAŃ APP North +48-61-896-7355, +48-81-452-7355, +48-61-896-7391, +48-81-452-7391 POZNAŃ APP Południe/POZNAŃ APP South +48-61-896-7356, +48-81-452-7356, +48-61-896-7392, +48-81-452-7392 +48-61-896-7379, +48-81-452-7379 EPP0ZAZX
POZNAŃ TWR	Patrz/See AD 2 - EPP0	Tel./Phone: Faks./Fax: AFS:	+48-61-847-2337, +48-22-574-7361, +48-81-452-7361, +48-61-847-2337 EPP0ZTZX
RADOM TWR	Patrz/See AD 2 - EPRA	Tel./Phone: Faks./Fax: AFS:	+48-22-574-7976 +48-22-574-7977 EPRAZTZX
RZESZÓW TWR	Patrz/See AD 2 - EPRZ	Tel./Phone: Faks./Fax: AFS:	+48-17-859-0842, +48-17-852-0081 wew./ext. 652, 655, +48-22-574-7661, +48-81-452-7661 +48-17-862-2999 EPRZTZX
SZCZECIN TWR	Patrz/See AD 2 - EPSC	Tel./Phone: Faks./Fax: AFS:	+48-91-469-7933, +48-81-452-7933, +48-91-469-7943, +48-81-452-7943 +48-91-469-7961, +48-81-452-7961 +48-91-418-0299 EPSCZTZX
WARSZAWA ACC	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej Polish Air Navigation Services Agency ul. Wieżowa 8 02-147 Warszawa	Tel./Phone: Faks./Fax: AFS:	Supervisor: +48-22-574-5542, +48-81-452-5542, +48-22-574-5543, +48-81-452-5543, +48-22-574-7000, +48-81-452-7000 Senior Kontroler ACC/ACC Senior Controller: +48-22-574-7029, +48-81-452-7029 +48-22-574-5539, +48-81-452-5539 EPWWZQZX
WARSZAWA APP	Patrz/See WARSZAWA ACC	Tel./Phone: Faks./Fax: AFS:	+48-22-574-5552, +48-81-452-5552 +48-22-574-5559, +48-81-452-5559 EPWAZAZX
WARSZAWA TWR	Patrz/See WARSZAWA ACC	Tel./Phone: Faks./Fax: AFS:	Supervisor: +48-22-574-5562, +48-81-452-5562, +48-22-574-5563, +48-81-452-5563 +48-22-574-5569, +48-81-452-5569 EPWAZTZX
WROCLAW TWR	Patrz/See AD 2 - EPWR	Tel./Phone: Faks./Fax: AFS:	+48-71-323-4861, +48-81-452-4861, +48-71-358-1371 +48-71-323-4869, +48-81-452-4869 EPWRZTZX
ZIELONA GÓRA TWR	Patrz/See AD 2 - EPZG	Tel./Phone: AFS:	+48-22-574-7705, +48-81-452-7705 EPZGZTZX

NAZWA JEDNOSTKI UNIT NAME	ADRES POCZTOWY POSTAL ADDRESS	TEL/FAX/AFS	
FIS WARSZAWA	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej/ Polish Air Navigation Services Agency Regionalny Zespół Informacji Powietrznej Warszawa ul. Wieżowa 8 02-147 Warszawa	Tel./Phone: Faks:/Fax: AFS:	+48-22-574-5585, +48-81-452-5585, +48-22-574-5588, +48-81-452-5588 +48-22-574-5586, +48-81-452-5586 EPWAZIZF
FIS KRAKÓW	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej/ Polish Air Navigation Services Agency Regionalny Zespół Informacji Powietrznej Kraków ul. kpt. M. Medweckiego 1 32-083 Balice	Tel./Phone: Faks:/Fax: AFS:	+48-22-574-7585, +48-12-639-7585, +48-81-452-7585 +48-22-574-7586, +48-12-639-7586, +48-81-452-7586 EPKKZIZF
FIS POZNAŃ	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej/ Polish Air Navigation Services Agency Regionalny Zespół Informacji Powietrznej Poznań 60-978 Poznań skr. poczt. 023	Tel./Phone: Faks:/Fax: AFS:	+48-22-574-7385, +48-61-896-7385, +48-81-452-7385 +48-22-574-7386, +48-61-896-7386, +48-81-452-7386 EPPOZIZF
FIS GDAŃSK	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej/ Polish Air Navigation Services Agency Regionalny Zespół Informacji Powietrznej Gdańsk ul. Słowackiego 196 80-298 Gdańsk	Tel./Phone: Faks:/Fax: AFS:	EAST: +48-22-574-7485, +48-58-340-7485, +48-81-452-7485 WEST: +48-22-574-7495, +48-58-340-7495, +48-81-452-7495 +48-22-574-7486, +48-58-340-7486, +48-81-452-7486 EPGDZIZF

EPSY	<p>Observacje regularne są wykonywane co 30 min, w czasie godzin pracy MET, codziennie. Zmiany w pracy operacyjnej MET są publikowane w NOTAM. Obserwacje specjalne są wykonywane zgodnie z porozumieniami pomiędzy służbą ATS i MET. Na lotnisku jest zainstalowany automatyczny system pomiarów parametrów meteorologicznych (AWOS). / The routine observations are made throughout the hours of MET operation of each day, at intervals of one half-hour. The changes in the hours of MET operation are notified in NOTAM. The special reports are made based on the agreement between ATS and MET. At aerodrome is installed Automated Weather Observing Systems (AWOS).</p>	<p>MET REPORT, SPECIAL, METAR TREND - NIL</p>	<p>Podstawa chmur / Ceiling 2 - ceilometry / ceilometers (LIDAR) RWY 01 APCH (BFR THR - 910 m) RWY 19 APCH (BFR THR - 510 m) Wiatr przyziemny / SFC WIND 2 - wiatromierze ultrasoniczne / ultrasonic anemometer RWY 01 TDZ (FM THR - 311 m) RWY 19 TDZ (FM THR - 336 m) Widzialność, zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej / VIS/RVR 3 - widzialnościomierze (miernik rozpraszania) / visibility sensor (forward-scatter, backward-scatter metres) RWY 01 TDZ (FM THR - 282 m, FM RCL - 119 m) RWY 01/19 MID (FM THR - 1240 m, FM RCL - 115 m) RWY 19 TDZ (FM THR - 332 m, FM RCL - 119 m) Pogoda bieżąca / Present weather 1 - detektor pogody bieżącej / present weather sensor RWY 01 TDZ (FM THR - 282 m, FM RCL - 119 m) Temperatura powietrza, temperatura punktu rosy / Temperature, dew point 2 - sondy temperatury i wilgotności powietrza / humidity and temperature probes RWY 01 TDZ (FM THR - 286 m, FM RCL - 118 m) RWY 19 TDZ (FM THR - 332 m, FM RCL - 119 m) Ciśnienie / Pressure 2 - barometry cyfrowe / digital barometers RWY 01 TDZ (FM THR - 286 m, FM RCL - 117 m) RWY 19 TDZ (FM THR - 1210 m, FM RCL - 480 m)</p>	<p>Patrz / see EPSY AD 2.3.6</p>	<p>Informacje dostępne po wcześniejszym zamówieniu: meteo@mazuryairport.pl Availability of climatological information on request meteo@mazuryairport.pl</p>
EPWA	<p>Observacje regularne są wykonywane co 30 min, przez 24 godziny, codziennie. Obserwacje specjalne są wykonywane zgodnie z porozumieniami pomiędzy służbą ATS i MET. Na lotnisku jest zainstalowany automatyczny system pomiarów parametrów meteorologicznych (AWOS). / The routine observations are made daily at intervals of one half-hour, for 24 hours. The special reports are made based on the agreement between ATS and MET. At aerodrome is installed Automated Weather Observing Systems (AWOS).</p>	<p>MET REPORT, SPECIAL, METAR TREND</p>	<p>Podstawa chmur / Ceiling 4 - ceilometry / ceilometers (LIDAR) RWY 11 APCH (BFR THR - 390 m) RWY 29 APCH (BFR THR - 655 m) RWY 15 APCH (BFR THR - 275 m) RWY 33 APCH (BFR THR - 1070 m) Wiatr przyziemny / SFC WIND 5 - wiatromierze ultrasonicznych / ultrasonic anemometers RWY 11 TDZ (FM THR - 347 m, FM RCL - 114 m) RWY 11/29 MID, 15/33 MID (SW of RWY INT - 114,5 m) RWY 29 TDZ (FM THR - 50 m, FM RCL - 110 m) RWY 15 TDZ (FM THR - 370 m, FM RCL - 122,7 m) RWY 33 TDZ (FM THR - 340 m, FM RCL - 120 m) Widzialność, zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej / VIS/RVR 5 - widzialnościomierzy / visibility sensors RWY 11 TDZ (FM THR - 347 m, FM RCL - 110 m) RWY 11/29 MID, 15/33 MID (SW of RWY INT - 110 m) RWY 29 TDZ (FM THR - 50 m, FM RCL - 110 m) RWY 15 TDZ (FM THR - 370 m, FM RCL - 119,7 m) RWY 33 TDZ (FM THR - 340 m, FM RCL - 115 m) Widzialność / VIS 4 - widzialnościomierze / visibility sensors RWY 11 APCH (BFR THR - 347 m) RWY 29 APCH (BFR THR - 50 m) RWY 15 APCH (BFR THR - 370 m) RWY 33 APCH (BFR THR - 340 m) Pogoda bieżąca / Present weather 3 - czujniki pogody bieżącej / present weather sensors RWY 11/29 MID, 15/33 MID (SW of RWY INT - 110 m) RWY 15 APCH (BFR THR - 275 m) RWY 33 APCH (BFR THR - 1070 m) Temperatura powietrza, temperatura punktu rosy / Temperature, dew point 2 - sondy temperatury i wilgotności powietrza / humidity and temperature probe RWY 11/29 MID, 15/33 MID (FM RWY INT - 114,5 m) RWY 33 TDZ (FM THR - 340 m, FM RCL - 120 m) Ciśnienie / Pressure 2 - barometry cyfrowe / digital barometers RWY 11/29 MID, 15/33 MID (SW of RWY INT - 114,5 m) Lotniskowa Stacja Meteorologiczna / Aeronautical Meteorological Station</p>	<p>H24</p>	<p>Instytucja zapewniająca służbę meteorologiczną (Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy). Informacje klimatologiczne dostępne po wcześniejszym zamówieniu: oslonameteo@imgw.pl. / Meteorological service provider (Institute of Meteorology and Water Management- National Research Institute). Climatological information is available after prior request at: oslonameteo@imgw.pl.</p>

Dostępność/Availability (UTC)	Ważność/Validity (UTC)
1130	1200-1200
1430	1500-1500
1730	1800-1800
2030	2100-2100
2330	0000-2400

4.6 Informacje meteorologiczne dla lotnictwa są również dostępne na stronie internetowej IMGW-PIB: awiacja.imgw.pl. W przypadku lotniska Warszawa-Radom dodatkowo na stronie: airportmeteo.net. W przypadku lotniska Olsztyn-Mazury dodatkowo na stronie: www.meteo.mazuryairport.pl.

4.6 Meteorological information for aviation is also available at awiacja.imgw.pl. For Warszawa-Radom aerodrome additionally at: airportmeteo.net. For Olsztyn-Mazury aerodrome additionally at: www.meteo.mazuryairport.pl.

4.7 Prognozy opracowywane dla lotów VFR:

4.7 For VFR flights the following forecasts are available:

4.7.1 Prognozy obszarowe GAMET

4.7.1 GAMET Area Forecasts

Ważność prognoz GAMET wynosi 6 godzin i są one opracowywane i publikowane co 6 godzin dla sektorów FIS A1, A2, A3, A4, A5 zgodnie z mapą GEN 3.5.0-2.

The validity period of GAMET forecasts is 6 hours. These forecasts are prepared and published every 6 hours for the FIS sectors A1, A2, A3, A4, A5 according to chart GEN 3.5.0-2.

Dostępność/Availability (UTC)	Ważność/Validity(UTC)
0300	0400-1000
0900	1000-1600
1500	1600-2200
2100	2200-0400

Prognoza obszarowa GAMET zawiera 2 sekcje z następującymi informacjami:

A GAMET Area Forecast contains the following information:

SEKCJA I

SECTION I

1. Prędkość wiatru przyziemnego - grupa SFC WSPD.
2. Widzialność pozioma przy powierzchni ziemi - grupa SFC VIS.
3. Istotne zjawiska pogody - grupa SIGWX.
4. Góry zakryte - grupa MT OBSC.
5. Zachmurzenie - grupa SIG CLD.
6. Oblodzenie - grupa ICE.
7. Turbulencja - grupa TURB.
8. Fala góraska - grupa MTW.
9. SIGMET - SIGMET APPLICABLE.

1. Surface wind speed - SFC WSPD group.
2. Horizontal surface visibility - SFC VIS group.
3. Significant weather phenomena - SIGWX group.
4. Mountain obscuration - MT OBSC group.
5. Cloud - SIG CLD group.
6. Icing - ICE group.
7. Turbulence - TURB group.
8. Mountain wave - MTW group.
9. SIGMET - SIGMET APPLICABLE.

Podawany jest numer depeszy SIGMET stosującej się do FIR WARSZAWA lub tego podobszaru, dla którego jest ważna dana prognoza GAMET.

The number of SIGMET messages applicable to the WARSZAWA FIR or the sub-area thereof, for which a GAMET forecast is valid.

SEKCJA II

SECTION II

10. Sytuacja baryczna - grupa PSYS.
11. Wiatr przyziemny - grupa SFC WIND.
12. Górne wiatry i temperatury - grupa WIND/T. Podawane są: średni kierunek i prędkość.
13. Zachmurzenie - grupa CLD.
14. Poziom izotermia zero - grupa FZLVL.
15. Temperatura powierzchni morza i stan morza - grupa SEA.

10. Pressure centres and fronts - PSYS group.
11. Surface wind - SFC WIND group.
12. Upper winds and temperatures - WIND/T group. Mean values of wind direction and speed are provided.
13. Cloud - CLD group.
14. Freezing level - FZLVL group.
15. Sea-surface temperature and state of sea - SEA group.

Wszystkie wysokości w prognozach podawane są w odniesieniu do uśrednionego poziomu morza (AMSL) lub w poziomach lotu (FL).

All heights in forecasts are expressed as altitudes above mean sea level (AMSL) or in flight levels (FL).

4.7.2 Ciśnienie regionalne QNH

4.7.2 Regional QNH pressure

a) W celu uzupełnienia aktualnego ciśnienia QNH wykorzystywanego dla potrzeb ruchu lotniczego w obszarze kontrolowanym lotniska (TMA) i pod nim, FIR WARSZAWA został podzielony na Regiony Nastawienia Wysokościomierzy (RNW), przedstawione na mapie GEN 3.5.0-2. Dla każdego regionu obliczane jest najniższe QNH z jednogodzinnym krokiem czasowym.

a) In order to amend the current QNH pressure used for the needs of air traffic within terminal control areas (TMA), the WARSZAWA FIR has been divided into Altimeter Setting Regions presented on chart GEN 3.5.0-2. The lowest QNH for each region is calculated with one hour time increment.

b) W sytuacjach awaryjnych (dotyczy możliwości opracowywania standardowych informacji meteorologicznych) Centralne Biuro Prognoz Lotniczych - Meteorologiczne Biuro Nadzoru podaje do FIS WARSZAWA prognozowane najniższe QNH z jednogodzinnym krokiem dla obszarów 15 (obszar na północ od równoleżnika 53°), 16 (obszar pomiędzy równoleżnikami 51° - 53°) i 17 (obszar na południe od równoleżnika 51°).

b) In emergency situations (applies to the provision of standard MET information only) the Central Aeronautical Forecasting Office - Meteorological Watch Office passes to WARSZAWA FIS the lowest QNH forecasted with one hour time increment for area 15 (area north of parallel 53°), area 16 (area between parallels 51° - 53°) and area 17 (area south of parallel 51°).

**ENR 1.10 PLANOWANIE LOTÓW
FLIGHT PLANNING****1. INFORMACJE OGÓLNE**

- 1.1 Zawartość rozdziału ENR 1.10 opracowana została w oparciu o dokumenty wymienione poniżej.
- a) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010.
- W każdym przypadku, gdy w treści niniejszego rozdziału użyty zostanie zapis „SERA.(numer)”, oznacza on odniesienie do zapisów tego dokumentu.
- b) ICAO Doc 4444 PANS-ATM (Procedury służb żeglugi powietrznej – zarządzanie ruchem lotniczym).
- c) IFPS Users Manual.
- d) RAD (Route Availability Document) – wspólny europejski dokument referencyjny zawierający zasady, procedury, opis dostępnych tras oraz ograniczeń w ich wykorzystaniu przez zdefiniowane potoki ruchu lotniczego w europejskiej przestrzeni powietrznej, w tym w FIR Warszawa. Obejmuje także zasady użytkowania i dostępność zarówno sieci dróg lotniczych jak i przestrzeni FRA. RAD jest również narzędziem do zarządzania przepływem i przepustowością ruchu lotniczego (ATFCM), zaprojektowanym, jako scalony dokument przeznaczony do planowania lotu, o jednym wspólnym źródle, który integruje zarówno wymagania strukturalne, jak i wymagania ATFCM, w zakresie geograficznym i pionowym. Dokument ten jest dostępny na stronie internetowej EUROCONTROL pod następującym linkiem: <https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.
- e) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2019 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Specyfikacji EUROCONTROL dotyczącej ujednoliconych zasad dla operacyjnego ruchu lotniczego (OAT) zgodnie z przepisami dla lotów wg wskazań przyrządów (IFR) w przestrzeni powietrznej kontrolowanej ECAC (EUROAT).
- f) Regulacje krajowe.
- 1.2 Zgodnie z SERA.4001 informacje dotyczące zamierzonego lotu lub części lotu, które powinny być dostarczone organom służb ruchu lotniczego, są przedstawiane w postaci planu lotu. Termin „plan lotu” oznacza odpowiednio pełne informacje dotyczące wszystkich punktów zawartych w opisie planu lotu, obejmujące całą trasę lotu, lub ograniczone informacje wymagane m.in. w przypadku gdy celem jest otrzymanie zezwolenia na wykonanie niewielkiej części lotu, takiej jak przecięcie drogi lotniczej, start z kontrolowanego lotniska lub lądowanie na nim.
- 1.3 Zgodnie z SERA.4005 plan lotu zawiera informacje dotyczące niżej wymienionych danych:
- 1) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
 - 2) przepisy wykonywania lotu i rodzaj lotu;
 - 3) liczba i typ(-y) statku(-ów) powietrznego(-ych) oraz kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym;
 - 4) wyposażenie;
 - 5) lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej;
 - 6) przewidywany czas odblokowania;
 - 7) prędkość(-ci) przelotowa(-e);
 - 8) poziom(-y) przelotu;
 - 9) trasa zamierzonego lotu;
 - 10) docelowe lotnisko lub miejsce operacji lotniczej i całkowity przewidywany czas przelotu;
 - 11) zapasowe lotnisko(-a) lub miejsce(-a) operacji lotniczej;
 - 12) zapas paliwa;
 - 13) liczba wszystkich osób na pokładzie;
 - 14) wyposażenie awaryjne i ratownicze;
 - 15) inne informacje.

GENERAL

The content of chapter ENR 1.10 is based on the documents mentioned below.

Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 of 26 September 2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services and procedures in air navigation and amending Implementing Regulation (EU) No 1035/2011 and Regulations (EC) No 1265/2007, (EC) No 1794/2006, (EC) No 730/2006, (EC) No 1033/2006 and (EU) No 255/2010.

Whenever this chapter refers to "SERA.(number)", it means a reference to the provisions of this document.

ICAO Doc 4444 PANS-ATM (Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management).

IFPS Users Manual.

RAD (Route Availability Document) – a common European reference document that includes rules, procedures, description of available routes, and limitations on their use by defined traffic flows in the European airspace, including Warszawa FIR. It also includes route network and free route airspace (FRA) utilisation rules and availability. The RAD is also an air traffic flow and capacity management (ATFCM) tool that is designed as a sole-source flight-planning document which integrates both structural and ATFCM requirements, geographically and vertically. This document is available on the EUROCONTROL website at:

<https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/index.html>.

Regulation of the Minister of Infrastructure of 28 June 2019 on implementing the EUROCONTROL Specifications for harmonized rules for OAT under IFR inside controlled airspace of the ECAC area (EUROAT).

National legislation.

In accordance with SERA.4001, information relative to an intended flight or portion of a flight, to be provided to air traffic services units, shall be in the form of a flight plan. The term 'flight plan' is used to mean variously, full information on all items comprised in the flight plan description, covering the whole route of a flight, or limited information required, inter alia, when the purpose is to obtain a clearance for a minor portion of a flight such as to cross an airway, to take off from, or to land at a controlled aerodrome.

In accordance with SERA.4005, a flight plan shall comprise information regarding the following items:

- (1) aircraft identification;
- (2) flight rules and type of flight;
- (3) number and type(s) of aircraft and wake turbulence category;
- (4) equipment;
- (5) departure aerodrome or operating site;
- (6) estimated off-block time;
- (7) cruising speed(s);
- (8) cruising level(s);
- (9) route to be followed;
- (10) destination aerodrome or operating site and total estimated elapsed time;
- (11) alternate aerodrome(s) or operating site(s);
- (12) fuel endurance;
- (13) total number of persons on board;
- (14) emergency and survival equipment;
- (15) other information.

<p>UWAGA: instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego w FIR Warszawa może żądać od przewoźnika przedstawiającego plan lotu dodatkowych informacji nieujętych w planie lotu, dotyczących w szczególności:</p> <p>a) charakteru lotu, w tym wskazania, czy jest to lot handlowy lub czy lot ten stanowi wykonanie przewozu lotniczego w celu realizacji zadań państwowych;</p> <p>b) liczby miejsc pasażerskich;</p> <p>c) maksymalnej masy startowej (MTOM) statku powietrznego;</p> <p>d) rodzaju i specyfikacji ładunku;</p> <p>e) kopii dokumentu ubezpieczenia, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady;</p> <p>f) kopii zezwolenia, o którym mowa w art. 3 rozporządzenia nr 452/2014/UE (certyfikacja TCO);</p> <p>g) kopii zezwolenia lub zgody Prezesa Urzędu na wykonanie planowanego lotu.</p> <p>1.4 W FIR Warszawa plany lotów są przedstawiane służbom ruchu lotniczego w formach opisanych poniżej.</p> <p>1.4.1 Plan lotu na całość trasy lotu – przedstawiony przed lotem, zawiera informacje dotyczące danych wymienionych w pkt 1.3 ppkt od 1) do 14) oraz inne informacje.</p> <p>1.4.2 Plan lotu przedstawiony podczas lotu (AFIL) – zawiera informacje dotyczące danych wymienionych w pkt 1.3 ppkt od 1) do 14) oraz inne informacje. W planach lotów przedstawianych podczas lotu jako lotnisko odlotu lub miejsce operacji lotniczej podawane jest miejsce, z którego w razie potrzeby mogą być uzyskane dodatkowe informacje dotyczące lotu. Ponadto zamiast informacji dotyczącej przewidywanego czasu odblokowania podawany jest czas przelotu nad pierwszym punktem trasy, której dotyczy plan lotu.</p> <p>Służby ruchu lotniczego mogą przyjąć plan lotu przedstawiany podczas lotu (AFIL) w następujących okolicznościach:</p> <p>a) w przypadku gdy plan lotu na wykonywaną operację nie był wcześniej wymagany i nie był przedstawiony (np. w przypadku pogorszenia warunków meteorologicznych na lotnisku zamierzonego lądowania lub w miejscu wykonania operacji lotniczej i potrzeby lotu na lotnisko kontrolowane);</p> <p>b) w przypadku gdy plan lotu na wykonywaną operację był wymagany i nie został przedstawiony z powodu braku możliwości (np. technicznych);</p> <p>c) wyjątkowo w innych, uzasadnionych okolicznościach.</p> <p>UWAGA 1: ze względu na zajętość częstotliwości radiowej, niedostateczną jakość transmisji i obciążenie pracą służb ATS, przyjęcie AFIL może być niemożliwe.</p> <p>UWAGA 2: plan lotu przedstawiony podczas lotu może dotyczyć tylko operacji lotniczej, w trakcie realizacji której został przedstawiony.</p> <p>1.4.3 Plan lotu na wykonanie części lotu – dotyczy operacji lotniczych wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów VFR w przestrzeni od GND do FL095; przedstawiany przed lotem na część trasy lotu, dla której ma być zapewniona służba alarmowa, służba informacji powietrznej i/lub służba kontroli ruchu lotniczego, w szczególności dla tej części lotu, która dotyczy przecięcia drogi lotniczej lub dotyczy startu lub lądowania na lotnisku kontrolowanym.</p> <p>1.4.3.1 Plan lotu na wykonanie części lotu można przedstawić:</p> <p>a) na segment startowy – DEPFPL, albo</p> <p>b) na segment dolotowy – ARRFPL, albo</p> <p>c) na inny segment w trasie lotu – RTEFPL.</p> <p>1.4.3.2 Plan lotu na wykonanie części lotu zawiera informacje dotyczące danych wymienionych w pkt 1.3 ppkt od 1) do 14) oraz inne informacje.</p> <p>1.4.3.3 Plan lotu na wykonanie części lotu przedstawiony na segment startowy musi zawierać:</p> <p>a) w polu 15 formularza planu lotu ICAO (trasa) – co najmniej punkt będący końcem odcinka trasy lotu, którego ma dotyczyć plan lotu;</p> <p>b) w polu 18 formularza planu lotu ICAO (po oznaczniku RMK/) – następujące informacje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - DEPFPL – określającą segment trasy lotu, którego dotyczy plan lotu; - punkt końcowy segmentu trasy lotu, dla którego plan lotu został przedstawiony; - przewidywany czas dolotu do punktu będącego punktem końcowym segmentu trasy lotu, dla którego przedstawiono plan lotu. 	<p>NOTE: the air navigation services provider in the Warszawa FIR may request additional information not included in the flight plan from a carrier filing a flight plan, in particular:</p> <p>the nature of flight, including whether it is a commercial flight or air transport with purpose of performing state tasks;</p> <p>number of passenger seats;</p> <p>maximum take-off mass (MTOM) of the aircraft;</p> <p>type and specification of cargo;</p> <p>copy of certificate of insurance referred to in Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council;</p> <p>copy of authorisation referred to in Commission Regulation (EU) No 452/2014 (TCO certification);</p> <p>copy of authorisation or permission of the President of the Civil Aviation Authority to conduct the planned flight.</p> <p>In the Warszawa FIR, flight plans shall be submitted to air traffic services in the forms described below.</p> <p>Flight plan covering the whole route – submitted before flight, includes information regarding the data mentioned in point 1.3 (1-14) and other information.</p> <p>Flight plan filed in the air (AFIL) – submitted during flight; it includes information regarding the items mentioned in point 1.3 (1-14) and other information. In flight plans filed in the air, the departure aerodrome or operating site is provided as the place from which additional information about the flight can be obtained if needed. Furthermore, instead of providing information regarding the estimated off-block time, the time over the first point of the route to which the flight plan applies is given.</p> <p>Air traffic services may accept a flight plan filed in the air (AFIL) in the following circumstances:</p> <p>when a flight plan for the relevant flight was not required and has not been submitted (e.g. deterioration in meteorological conditions at the aerodrome of intended landing or operating site and necessity to proceed to a controlled aerodrome);</p> <p>when a flight plan for the relevant flight was required and has not been submitted due to lack of capability (e.g. technical reasons);</p> <p>exceptionally in other justified circumstances.</p> <p>NOTE 1: due to radio frequency congestion, insufficient transmission quality and heavy workload of ATS, accepting AFIL may be impossible.</p> <p>NOTE 2: flight plan filed in the air may only concern the flight operation during which it was submitted.</p> <p>Flight plan for a portion of flight – for flight operations under VFR in airspace from GND to FL095; shall be submitted before flight for a portion of the flight route for which alerting service, flight information service and/or air traffic control service are to be provided, particularly for that portion of the flight that crosses an airway or refers to take-off/landing from/at a controlled aerodrome.</p> <p>A flight plan for a portion of a flight may be submitted for:</p> <p>departure segment – DEPFPL, or</p> <p>arrival segment – ARRFPL, or</p> <p>other flight segment – RTEFPL.</p> <p>A flight plan for a portion of flight includes information regarding the items mentioned in point 1.3 (1-14) and other information.</p> <p>A flight plan for a portion of flight submitted for the departure segment shall contain:</p> <p>in item 15 of the ICAO flight plan (route) – at least a point which is the final point of the flight segment to which the flight plan applies;</p> <p>in item 18 of the ICAO flight plan (under the designator RMK/) – the following information:</p> <ul style="list-style-type: none"> - DEPFPL – specifying the flight segment to which the flight plan applies; - final point of the flight segment for which the flight plan has been filed; <p>- estimated time of arrival at the final point of the flight segment for which the flight plan has been filed.</p>
--	--

	Przykład:	Example:
	<i>(FPL-SPADW-VX -SIRAL-SDY/C -EPBY1100 -N0080A010 DCT EPBYS DCT EPBYW DCT -EPWT0130 EPTO EPGD -DOF/230201 OPR/ADRIANA AVIATION RMK/DEPFPL EPBYW0011)</i>	<i>(FPL-SPADW-VX -SIRAL-SDY/C -EPBY1100 -N0080A010 DCT EPBYS DCT EPBYW DCT -EPWT0130 EPTO EPGD -DOF/230201 OPR/ADRIANA AVIATION RMK/DEPFPL EPBYW0011)</i>
1.4.3.4	Plan lotu na wykonanie części lotu przedstawiony na segment dolotowy musi zawierać:	A flight plan for a portion of flight filed for the arrival segment shall contain:
a)	w polu 15 formularza planu lotu ICAO (trasa) – co najmniej punkt będący początkiem odcinka trasy lotu, którego ma dotyczyć plan lotu;	in item 15 of the ICAO flight plan (route) – at least a point which is the initial point of the flight segment to which the flight plan applies;
b)	w polu 18 formularza planu lotu ICAO (po oznaczniku RMK/) – następujące informacje: - ARRFPL – określającą segment trasy lotu, którego dotyczy plan lotu; - punkt początkowy segmentu trasy lotu, dla której plan lotu został przedstawiony; - przewidywany czas dolotu do punktu początkowego segmentu trasy lotu, dla którego przedstawiono plan lotu.	in item 18 of the ICAO flight plan (under the designator RMK/) – the following information: - ARRFPL – specifying the flight segment to which the flight plan applies; - initial point of the flight segment for which the flight plan has been filed; - estimated time of arrival at the initial point of the flight segment for which the flight plan has been filed.
	Przykład: <i>(FPL-SPADW-VX -SIRAL-SDY/C -EPWT0930 -N0080A010 DCT EPBYO DCT EPBYP DCT EPBYR DCT -EPBY0130 EPGI EPTO -DOF/230201 OPR/ADRIANA AVIATION RMK/ARRFPL EPBYO0104 LOT SZKOLNY)</i>	Example: <i>(FPL-SPADW-VX -SIRAL-SDY/C -EPWT0930 -N0080A010 DCT EPBYO DCT EPBYP DCT EPBYR DCT -EPBY0130 EPGI EPTO -DOF/230201 OPR/ADRIANA AVIATION RMK/ARRFPL EPBYO0104 TRAINING FLIGHT)</i>
1.4.3.5	Plan lotu na wykonanie części lotu przedstawiony na segment trasy lotu, inny niż segment startowy lub dolotowy, musi zawierać:	A flight plan for a portion of flight filed for a segment other than departure or arrival shall contain:
a)	w polu 15 formularza planu lotu ICAO (trasa) – co najmniej punkt będący początkiem oraz punkt będący końcem segmentu trasy lotu, którego dotyczy plan lotu;	in item 15 of the ICAO flight plan (route) – at least a point which is the initial point and a point which is the final point of flight segment to which the flight plan applies;
b)	w polu 18 formularza planu lotu ICAO (po oznaczniku RMK/) – następujące informacje: - RTEFPL – określającą segment trasy lotu, którego dotyczy plan lotu; - punkt początkowy segmentu trasy lotu, dla której plan lotu został przedstawiony; - punkt końcowy segmentu trasy lotu, dla której plan lotu został przedstawiony; - przewidywany czas dolotu do punktu początkowego segmentu trasy lotu, dla którego przedstawiono plan lotu; - przewidywany czas dolotu do punktu będącego punktem końcowym segmentu trasy lotu, dla którego przedstawiono plan lotu.	in item 18 of the ICAO flight plan (under the designator RMK/) – the following information: - RTEFPL – specifying the flight segment to which the flight plan applies; - initial point of the flight segment for which the flight plan has been filed; - final point of the flight segment for which the flight plan has been filed; - estimated time of arrival at the initial point of the flight segment for which the flight plan has been filed; - estimated time of arrival at the final point of the flight segment for which the flight plan has been filed.
	Przykład: <i>(FPL-SPTBK-VX -P28R/L-SOY/C -EPGY0800 -N0120A020 DCT EPMOY DCT EPMOI DCT AEPMO DCT EPMOI \ DCT EPMOY DCT -EPGY0130 EPBC EPWA -DOF/230131 OPR/TARGORGRADY RMK/RTEFPL EPMOY0825 EPMOY0105 LOT SZKOLNY)</i>	Example: <i>(FPL-SPTBK-VX -P28R/L-SOY/C -EPGY0800 -N0120A020 DCT EPMOY DCT EPMOI DCT AEPMO DCT EPMOI \ DCT EPMOY DCT -EPGY0130 EPBC EPWA -DOF/230131 OPR/TARGORGRADY RMK/RTEFPL EPMOY0825 EPMOY0105 TRAINING FLIGHT)</i>
1.4.3.6	Podawana w polu 18 formularza planu lotu ICAO po oznaczniku RMK/ nazwa początkowego i/lub końcowego punktu segmentu trasy lotu, dla którego przedstawiony został plan lotu oraz czas dolotu do tego punktu powinny zostać zapisane w formacie PUNKThhmm, np. GOTIX0130, 5413N01945E0215.	The name of the initial and/or final point of the flight segment for which the flight plan has been filed and the time of arrival at this point shall be presented in the format POUNThhmm, e.g. GOTIX0130, 5413N01945E0215.
1.4.4	Skrócony plan lotu – stosowany jest w celu uzyskania zezwolenia na przecięcie CTR lub TMA poniżej FL095 dla lotów wykonywanych zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością (VFR), których miejsce startu i lądowania znajduje się w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej. Skrócony plan lotu jest przedstawiany podczas lotu właściwemu terytorialnie organowi ATS i zawiera: 1) znak rozpoznawczy statku powietrznego, 2) liczbę i typ(-y) statku(-ów) powietrznego(-ych), 3) poziom(-y) przelotu, 4) czas nad punktem wlotowym w przestrzeń kontrolowaną,	Abbreviated flight plan – used to obtain a clearance to cross a CTR or TMA under FL095 for flights under visual flight rules (VFR), the take-off and landing sites of which are within uncontrolled airspace. An abbreviated flight plan shall be submitted during flight to the territorially competent ATS unit and contain: (1) aircraft identification, (2) number and type(s) of aircraft, (3) cruising level(s), (4) time at the controlled airspace entry point,

	5) trasę zamierzonego lotu w przestrzeni kontrolowanej. UWAGA: właściwy organ może wymagać dodatkowych informacji.	(5) route of the intended flight within controlled airspace. NOTE: a relevant unit may require additional information.
2.	ZASADY WYPELNIANIA PLANU LOTU	RULES FOR COMPLETING A FLIGHT PLAN
2.1	Wzór formularza planu lotu znajduje się w ICAO Doc 4444, dodatek 2 oraz w ENR 1.10.1.	A model flight plan form is contained in ICAO Doc 4444, Appendix 2 and in ENR 1.10.1.
2.2	Informacje na temat sposobu wypełniania planu lotu są zawarte w ICAO Doc 4444, rozdział 4 i dodatek 2 oraz w ENR 1.10.1. UWAGA: numery pól w formularzu planu lotu nie następują w nieprzerwanej kolejności, gdyż odpowiadają numerom pól w depeuszach ATS.	Information on filing a flight plan is contained in ICAO Doc 4444, Chapter 4 and Appendix 2 as well as in ENR 1.10.1. NOTE: item numbers on the flight plan form are not consecutive, as they correspond to field type numbers in ATS messages.
2.3	Plany lotów na loty w całości lub w części IFR/GAT wykonywane w całości lub części w strefie IFPS muszą być wypełnione zgodnie z podręcznikiem Eurocontrol IFPS Users Manual.	Flight plans for IFR/GAT flights, whether conducted wholly or partly within the IFPS (IFPS Zone) must be completed according to the Eurocontrol IFPS Users Manual.
2.4	Sposób planowania lotów EUR RVSM w zakresie wypełniania formularza planu lotu ICAO został przedstawiony w dokumencie ICAO Regionalne procedury uzupełniające (Doc 7030/5, sekcja EUR rozdział 4).	The procedure for planning EUR RVSM flights regarding the completion of the ICAO flight plan form is presented in the ICAO document Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/5, EUR Chapter 4).
2.5	Plany lotów na operacje lotnicze wykonywane w całości w FIR Warszawa (z uwzględnieniem lotnisk zapasowych) należy przedstawiać w języku angielskim lub polskim.	Flight plans for flights conducted wholly within the Warszawa FIR (including alternate aerodromes) shall be submitted in either the English or Polish language.
2.6	Plany lotów na operacje lotnicze wykonywane poza FIR Warszawa należy przedstawiać w języku angielskim.	Flight plans for flights conducted outside of the Warszawa FIR shall be submitted in the English language.
3.	FORMAT I ZAWARTOŚĆ FORMULARZA PLANU LOTU ICAO	FORMAT AND CONTENTS OF THE ICAO FLIGHT PLAN FORM
3.1	Pole 7 – znak rozpoznawczy statku powietrznego Znak rozpoznawczy statku powietrznego powinien zawierać od dwóch do siedmiu znaków alfanumerycznych, bez łączników ani symboli. Zezwala się na użycie poniższych zapisów:	Item 7 – aircraft identification The aircraft identification should consist of two to seven alphanumeric characters without hyphens or symbols. The following formats are allowed:
a)	zaakceptowany przez ICAO oznacznik użytkownika, po którym następuje identyfikator lotu (np.: LOT1234, DLH456, AFL789); w takim wypadku w polu 18 planu lotu, po oznaczniku REG/ należy umieścić znaki rejestracyjne statku powietrznego;	the ICAO designator for the aircraft operating agency followed by the flight identification (e.g. LOT1234, DLH456, AFL789); in such a case, in item 18 of the flight plan, after the indicator REG/, the registration mark of the aircraft shall be inserted;
b)	znaki rejestracyjne statku powietrznego (np.: SPABC, SPXYZ); w przypadku lotu grupowego należy umieścić znaki rejestracyjne lidera, natomiast w polu 18 planu lotu, po oznaczniku REG/ należy umieścić znaki rejestracyjne wszystkich statków powietrznych wchodzących w skład formacji począwszy od lidera, z zachowaniem odstępu;	the aircraft registration mark (e.g. SPABC, SPXYZ); for a formation flight, the aircraft registration marks of the lead aircraft shall be inserted; in item 18 of the flight plan, under the designator REG/, the registration marks of all aircraft in the formation shall be included, starting from the lead aircraft, with proper spacing between them;
c)	znak wywoławczy wojskowego statku powietrznego (np.: KRUK03, ORLIK5).	the callsign of a military aircraft (np.: KRUK03, ORLIK5).
3.2	Pole 8 – przepisy wykonywania i rodzaj lotu W polu 8 planu lotu należy umieścić dwie litery. Pierwsza z nich określa przepisy wykonywania lotu, zaś druga rodzaj lotu.	Item 8 – flight rules and type of flight In item 8 of the flight plan, two letters shall be inserted. The first letter indicates the flight rules, while the second letter indicates the type of flight.
3.2.1	Należy podać jedną z następujących liter w celu oznaczenia rodzaju przepisów wykonywania lotu, do których pilot zamierza się stosować: I – jeżeli planuje się wykonanie całego lotu zgodnie z IFR; V – jeżeli planuje się wykonanie całego lotu zgodnie z VFR; Y – jeżeli lot najpierw będzie wykonywany zgodnie z IFR, po czym nastąpi zmiana lub zmiany przepisów wykonywania lotu; Z – jeżeli lot najpierw będzie wykonywany zgodnie z VFR, po czym nastąpi zmiana lub zmiany przepisów wykonywania lotu.	Insert one of the following letters to denote the category of flight rules with which the pilot intends to comply: I – if it is intended that the entire flight will be operated under the IFR; V – if it is intended that the entire flight will be operated under the VFR; Y – if the flight initially will be operated under the IFR, followed by one or more subsequent changes of flight rules or; Z – if the flight initially will be operated under the VFR, followed by one or more subsequent changes of flight rules.
3.2.2	Należy podać jedną z następujących liter w celu oznaczenia rodzaju lotu: S – lot rozkładowy lotnictwa komunikacyjnego; N – lot nierozkładowy lotnictwa komunikacyjnego; G – lot lotnictwa ogólnego; M – lot wojskowy; X – lot innego rodzaju niż podane wyżej. W przypadku użycia oznaczenia rodzaju lotu X należy w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ należy umieścić dalsze szczegóły dotyczące lotu, np.: RMK/LOT SZKOLNY, RMK/LOT PATROLOWY.	Insert one of the following letters to denote the type of flight: S – if scheduled air service; N – if non-scheduled air transport operation; G – if general aviation; M – if military; X – if other than any of the categories defined above. If using the X indicator for the type of flight, further details shall be included about the flight in item 18 of the flight plan under the indicator RMK/, e.g.: RMK/TRAINING FLIGHT, RMK/PATROL FLIGHT.
3.3	Pole 9 – liczba i typ statków powietrznych oraz kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym W polu 9 planu lotu należy umieścić informacje opisane poniżej.	Item 9 – number and type of aircraft and wake turbulence category Item 9 of the flight plan shall contain information described below.
3.3.1	Jedna lub dwie cyfry oznaczające liczbę statków powietrznych, jeżeli w planowanym locie będzie brał udział więcej niż jeden statek powietrzny.	One or two digits indicating the number of aircraft if more than one aircraft will be involved in the planned flight.
3.3.2	Oznacznik typu statku powietrznego zawierający od 2 do 4 znaków alfanumerycznych zgodny z aktualną wersją dokumentu ICAO Doc 8643.	Aircraft type designator consisting of 2 to 4 alphanumeric characters in accordance with the current version of ICAO Doc 8643.

<p>Dla określonych typów statków powietrznych należy użyć następujących oznaczeń:</p> <p>SHIP – sterowiec; BALL – balon załogowy; GLID – szybowiec; ULAC – samolot ultralekki/mikrolekki; UHEL – śmigłowiec ultralekki/mikrolekki; GYRO – wiatrakowiec ultralekki/mikrolekki; PARA – paralotnia.</p> <p>ZZZZ – jeżeli dany typ statku powietrznego nie ma przydzielonego oznacznika typu ICAO lub w locie grupowym bierze udział więcej niż jeden typ statku powietrznego.</p>	<p>For specific aircraft types, the following designators shall be used:</p> <p>SHIP – airship; BALL – balloon; GLID – glider; ULAC – micro-/ultra-light aircraft; UHEL – micro-/ultra-light helicopter; GYRO – micro-/ultra-light gyrocopter; PARA – powered parachute/paraplane.</p> <p>ZZZZ – where an aircraft type does not have an assigned ICAO aircraft type designator or more than one types of aircraft participate in a formation flight.</p>
<p>3.3.3 Jednoliterowy oznacznik kategorii turbulencji w śladzie aerodynamicznym:</p> <p>L – LEKKI, w celu podania typu statku powietrznego o poświadczonej maksymalnej masie do startu wynoszącej 7 000 kg lub mniej;</p> <p>M – ŚREDNI, w celu podania typu statku powietrznego o poświadczonej maksymalnej masie do startu wynoszącej mniej niż 136 000 kg, lecz więcej niż 7 000 kg;</p> <p>H – CIĘŻKI, w celu podania typu statku powietrznego o poświadczonej maksymalnej masie do startu wynoszącej 136 000 kg lub więcej; z wyjątkiem typów statków powietrznych wymienionych w ICAO Doc 8643 w kategorii SUPER (J);</p> <p>J – SUPER, w celu podania typu statku powietrznego określonego w ICAO Doc 8643.</p>	<p>Single-letter wake turbulence category indicator:</p> <p>L – LIGHT, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of 7 000 kg or less;</p> <p>M – MEDIUM, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of less than 136 000 kg but more than 7 000 kg;</p> <p>H – MEDIUM, to indicate an aircraft type with a maximum certificated take-off mass of 136 000 kg or more, with the exception of aircraft types listed in Doc 8643 in the SUPER (J) category;</p> <p>J – SUPER, to indicate an aircraft type specified as such in ICAO Doc 8643.</p>
<p>3.4 Pole 10 – wyposażenie i możliwości</p> <p>3.4.1 Pole 10a – urządzenia radiokomunikacyjne i nawigacyjne oraz pomoce podejścia oraz ich możliwości</p> <p>W polu 10a wykazać należy posiadane na pokładzie sprawne urządzenia radiokomunikacji, nawigacji oraz pomoce podejścia.</p> <p>Należy umieścić następujące oznaczenia (użyć można maksymalnie 64 znaków):</p> <p>N – jeżeli na pokładzie nie ma wyposażenia w pomoce COM/NAV/podejścia dla zamierzonej trasy lotu lub wyposażenie takie jest niesprawne;</p> <p>S – jeżeli na pokładzie znajduje się sprawne standardowe wyposażenie w pomoce COM/NAV/podejścia dla zamierzonej trasy lotu.</p> <p>UWAGA: za wyposażenie standardowe w FIR Warszawa uważa się VHF RTF, VOR i ILS.</p> <p>Ponadto należy umieścić jedną lub więcej z następujących liter w celu podania posiadanego i sprawnego wyposażenia oraz możliwości COM/NAV/podejścia:</p> <p>A – system lądowania GBAS; B – LPV (APV z SBAS); C – LORAN; D – DME; E1 – FMC WPR ACARS; E2 – D-FIS ACARS; E3 – PDC ACARS; F – ADF; G – GNSS (Jeżeli planowane jest wykonanie jakiegokolwiek części lotu zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów, to dotyczy to odbiorników GNSS, które spełniają wymagania Załącznika 10 ICAO, tom 1. Dodatkowo rodzaje zewnętrznego wspomaganie GNSS, jeżeli występują, określa się w polu 18 po oznaczniku NAV/ i oddziela się je spacją); H – HF RTF; I – nawigacja bezwładnościowa (INS); J1 – CPDLC ATN VDL Mode 2 (Patrz RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280/ED11B) dla łącza danych stosowanych w udzielaniu zezwoleń i informacji kontroli ruchu lotniczego/zarządzaniu łącznością w kontroli ruchu lotniczego/sprawdzeniu mikrofonów w kontroli ruchu lotniczego)); J2 – CPDLC FANS 1/A HFDL; J3 – CPDLC FANS 1/A VDL Mode A; J4 – CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2; J5 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT); J6 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT);</p>	<p>Item 10 – equipment and capabilities</p> <p>Item 10a – radio communication, navigation and approach aid equipment and capabilities</p> <p>Item 10a shall indicate the functional radio communication, navigation, and approach aid equipment carried on board.</p> <p>The following indicators shall be used (up to 64 characters):</p> <p>N – if no COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried, or the equipment is unserviceable;</p> <p>S – if the standard COM/NAV/approach aid equipment for the route to be flown is carried and serviceable.</p> <p>NOTE: standard equipment in the Warszawa FIR is considered to be VHF RTF, VOR and ILS.</p> <p>Additionally, insert one or more of the following letters to indicate the serviceable COM/NAV/approach aid equipment and capabilities available:</p> <p>A – GBAS landing system; B – LPV (APV with SBAS); C – LORAN; D – DME; E1 – FMC WPR ACARS; E2 – D-FIS ACARS; E3 – PDC ACARS; F – ADF; G – GNSS (If any portion of the flight is planned to be conducted under IFR, it refers to GNSS receivers that comply with the requirements of ICAO Annex 10, Volume I. Additionally, the types of external GNSS augmentation, if any, are specified in item 18 following the indicator NAV/ and separated by a space); H – HF RTF; I – inertial navigation (INS); J1 – CPDLC ATN VDL Mode 2 (See RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) for data link services air traffic control clearance and information/air traffic control communications management/air traffic control microphone check); J2 – CPDLC FANS 1/A HFDL; J3 – CPDLC FANS 1/A VDL Mode A; J4 – CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2; J5 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT); J6 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT);</p>

J7 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium);

K – MLS;

L – ILS;

M1 – ATC SATVOICE (INMARSAT);

M2 – ATC SATVOICE (MTSAT);

M3 – ATC SATVOICE (Iridium);

O – VOR;

P1 – CPDLC RCP 400;

P2 – CPDLC RCP 240;

P3 – SATVOICE RCP 400;

P4 do P9 – zarezerwowane dla RCP;

R – zgodny z PBN (Przy wykazaniu takiego wyposażenia poziomy nawigacji w oparciu o osiągi, które mogą być spełnione przez statek powietrzny należy określić w polu 18, po oznaczniku PBN/. Wytyczne dotyczące stosowania nawigacji w oparciu o osiągi dla odpowiedniego odcinka trasy, trasy lub danego obszaru są zawarte w Podręczniku nawigacji w oparciu o osiągi (ICAO Doc 9613));

T – TACAN;

U – UHF RTF;

V – VHF RTF;

W – zgodny z RVSM;

X – zgodny z MNPS;

Y – VHF z separacją kanałową 8.33 kHz;

Z – inne posiadane wyposażenie lub możliwości (Należy podać w punkcie 18 inne posiadane wyposażenie lub inne możliwości, poprzedzając je oznacznikami COM/, NAV/ lub DAT/, w zależności od przypadku).

3.4.2 Pole10b – wyposażenie i możliwości dozorowania

W polu 10b wykazać należy posiadane i sprawne wyposażenie dozorowania oraz jego możliwości poprzez użycie następujących oznaczeń (maksymalnie użyć można 20 znaków):

N – jeżeli brak jest wyposażenia dozorowania lub jest ono niesprawne;

SSR mody A i C:

A – transponder – mod A (4 cyfry – 4096 kodów);

C – transponder – mod A (4 cyfry – 4096 kodów) i mod C.

SSR mod S:

E – transponder – mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego, wysokości barometrycznej i rozszerzonymi możliwościami squittera (ADS-B);

H – transponder – mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego, wysokości barometrycznej i rozszerzonymi możliwościami dozorowania;

I – transponder – mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego, ale bez wysokości barometrycznej;

L – transponder – mod S z podawaniem znaku rozpoznawczego statku powietrznego, wysokości barometrycznej oraz rozszerzonym squitterem (ADS-B) i rozszerzonymi możliwościami dozorowania;

P – transponder – mod S z podawaniem wysokości barometrycznej, lecz bez podawania znaku rozpoznawczego statku powietrznego;

S – transponder – mod S z podawaniem zarówno wysokości barometrycznej jak i znaku rozpoznawczego statku powietrznego;

X – transponder – bez podawania znaku rozpoznawczego statku powietrznego ani wysokości barometrycznej.

ADS-B:

B1 – ADS-B z możliwością nadawania na dedykowanej częstotliwości 1090 MHz;

B2 – ADS-B z możliwością nadawania i odbioru na dedykowanej częstotliwości 1090 MHz;

U1 – ADS-B z możliwością nadawania z wykorzystaniem UAT;

U2 – ADS-B z możliwością nadawania i odbioru;

V1 – ADS-B z możliwością nadawania z wykorzystaniem VDL mod 4;

V2 – ADS-B z możliwością nadawania i odbioru z wykorzystaniem VDL mod 4.

ADS-C:

J7 – CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium);

K – MLS;

L – ILS;

M1 – ATC SATVOICE (INMARSAT);

M2 – ATC SATVOICE (MTSAT);

M3 – ATC SATVOICE (Iridium);

O – VOR;

P1 – CPDLC RCP 400;

P2 – CPDLC RCP 240;

P3 – SATVOICE RCP 400;

P4 to P9 – reserved for RCP;

R – PBN approved (If the letter R is used, the performance-based navigation levels that can be met are specified in item 18 following the indicator PBN/. Guidance material on the application of performance based navigation to a specific route segment, route or area is contained in the Performance Based Navigation Manual (Doc 9613));

T – TACAN;

U – UHF RTF;

V – VHF RTF;

W – RVSM approved;

X – MNPS approved;

Y – VHF with 8.33 kHz spacing capability;

Z – other equipment carried or other capabilities (Specify in item 18 the other equipment carried, or other capabilities preceded by COM/, NAV/ and/or DAT/ as appropriate).

Item 10b – surveillance equipment and capability

In item 10b, indicate the serviceable surveillance equipment and capabilities on board, using the following indicators (to a maximum of 20 characters):

N – if no surveillance equipment is carried or the equipment is unserviceable;

SSR Modes A and C:

A – transponder – Mode A (4 digits – 4096 codes);

C – transponder – Mode A (4 digits – 4096 codes) and Mode C.

SSR Mode S:

E – transponder – Mode S including aircraft identification, pressure altitude and extended squitter (ADS-B) capability;

H – transponder – Mode S including aircraft identification, pressure altitude and enhanced surveillance capability;

I – transponder – Mode S including aircraft identification, but no pressure altitude capability;

L – transponder – Mode S including aircraft identification, pressure altitude, extended squitter (ADS-B) and enhanced surveillance capability;

P – transponder – Mode S including pressure altitude but no aircraft identification capability;

S – transponder – Mode S including both aircraft identification and pressure altitude capability;

X – transponder – Mode S with neither aircraft identification nor pressure altitude capability.

ADS-B:

B1 – ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B “out” capability;

B2 – ADS-B with dedicated 1090 MHz ADS-B “out” and “in” capability;

U1 – ADS-B “out” capability using UAT;

U2 – ADS-B “out” and “in” capability using UAT;

V1 – ADS-B “out” capability using VDL Mode 4;

V2 – ADS-B “out” and “in” capability using VDL Mode 4.

ADS-C:

<p>D1 – ADS-C z możliwościami FANS 1/A; G1 – ADS-C z możliwościami ATN.</p> <p>Dodatkowe wyposażenie i możliwości dozoru należy wymienić w polu 18 planu lotu po oznaczeniu SUR/.</p>	<p>D1 – ADS-C with FANS 1/A capabilities; G1 – ADS-C with ATN capabilities.</p> <p>Additional surveillance equipment or capabilities shall be listed in item 18 following the indicator SUR/.</p>
<p>3.5 Pole 13 – lotnisko odlotu i EOBT</p>	<p>Item 13 – departure aerodrome and EOBT</p>
<p>3.5.1 Należy wskazać lotnisko odlotu lub miejsce wykonania operacji lotniczej:</p>	<p>Indicate the departure aerodrome or operating site:</p>
<p>a) wpisując przyjęty przez ICAO czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska odlotu, określonego w ICAO Doc 7910, lub</p>	<p>by inserting the four-letter ICAO location indicator of the departure aerodrome as specified in ICAO Doc 7910, or</p>
<p>b) jeżeli dla lotniska odlotu nie został przydzielony oznacznik lokalizacji lub start nie odbywa się z lotniska lub lądowiska, wpisując ZZZZ, przy czym nazwę lokalizacji miejsca wykonania operacji lotniczej i jego współrzędne geograficzne należy umieścić w polu 18 planu lotu po oznaczniku DEP/, lub</p>	<p>by inserting ZZZZ if no location indicator has been allocated to the departure aerodrome or the flight does not depart from an aerodrome or airfield, whereas the name of the location of the operating site and its geographic coordinates shall be specified in item 18 of the flight following the indicator DEP/, or</p>
<p>c) jeżeli plan lotu został przedstawiony z powietrza, wpisując AFIL.</p>	<p>by inserting AFIL if the flight plan has been filed in the air.</p>
<p>3.5.2 W przypadku planu lotu składanego przed lotem po wskaźniku lokalizacji lotniska startu lub po ZZZZ należy wpisać bez spacji czterocyfrowy oznacznik przewidywanego czasu odblokowania.</p>	<p>For a flight plan submitted before departure, insert the estimated off-block time (four digits) without spaces preceded by the aerodrome location indicator or ZZZZ.</p>
<p>3.5.3 W przypadku planu lotu przedstawionego z powietrza należy bez spacji po oznaczniku AFIL wpisać cztery cyfry określające rzeczywisty lub przewidywany czas nad pierwszym punktem trasy, do której plan lotu się odnosi.</p>	<p>For a flight plan filed in the air, insert four digits without spaces preceded by the indicator AFIL indicating the actual or estimated time over the first point of the route to which the flight plan applies.</p>
<p>3.6 Pole 15 – trasa</p>	<p>Item 15 – route</p>
<p>3.6.1 Ogólne zasady planowania trasy lotu w FIR Warszawa</p>	<p>General rules of flight route planning within the Warszawa FIR</p>
<p>3.6.1.1 Planowana trasa lotu statku powietrznego z przekroczeniem granicy FIR Warszawa musi zawierać punkt wlotowy oraz/lub wylotowy do/z FIR Warszawa (nie dotyczy przekraczania odcinków granicy FIR Warszawa, dla których wdrożono operacje cross-border FRA). Za ważne punkty wlotowe i wylotowe uważa się punkty na granicy FIR Warszawa, ustanowione zarówno nad pomocami radionawigacyjnymi, jak i w punktach meldowania (REP).</p>	<p>The planned route of flight when crossing the Warszawa FIR boundary shall include points of entry and/or exit into/from the Warszawa FIR (this does not apply to crossing those sections of the Warszawa FIR boundary for which FRA cross-border operations have been implemented). Points considered as significant entry and exit points are points located on the boundary of the WARSZAWA FIR, established either overhead radio navigation aids or at reporting points (REPs).</p>
<p>3.6.1.2 Dla lotów poniżej FL095 punkt ten może być określony za pomocą współrzędnych geograficznych.</p>	<p>For flights below FL095, this point may be defined using geographical coordinates.</p>
<p>3.6.1.3 Planowana trasa lotu powinna być określona zgodnie z instrukcją ICAO Doc 4444, dodatek 2, punkt 2.2 (pole 15 – trasa) oraz podręcznikiem IFPS Users Manual, a także zgodna z RAD.</p>	<p>The planned flight route should be in accordance with the instructions of ICAO Doc 4444, Appendix 2, point 2.2 (item 15 – route), as well as the IFPS Users Manual and in compliance with the RAD.</p>
<p>3.6.1.4 W odniesieniu do struktur przestrzeni powietrznej powyżej FL095, z którymi plan lotu może być kolizyjny, walidacja kolizyjności trajektorii planowanego lotu dokonywana jest w oparciu o FBZ opublikowany dla danej strefy zaplanowanej w AUP/UUP do aktywacji.</p>	<p>For airspace structures above FL095 which may be in conflict with the flight plan, the validation of the planned flight trajectory is carried out based on the FBZ published for the relevant area which is planned in the AUP/UUP to be active.</p>
<p>3.6.1.5 Dozwolone jest planowanie lotu z użyciem stałych dróg lotniczych oraz dróg lotniczych kategorii CDR1, jednakże z uwzględnieniem zapisów punktu 3.6.1.4.</p>	<p>It is allowed to plan a flight using permanent airways and airways of the CDR1 category, however, taking into account the provisions of 3.6.1.4.</p>
<p>3.6.1.6 W FIR Warszawa, do określenia planowanej trasy lotu, zabrania się stosowania w polu 15 planu lotu geograficznych nazw miejscowości.</p>	<p>In the Warszawa FIR, it is prohibited to use geographical names of places in item 15 of the flight plan to define the planned route of the flight.</p>
<p>3.6.2 Zasady planowania tras dla lotów IFR</p>	<p>Rules of IFR flight planning</p>
<p>3.6.2.1 Plany lotu składane na lot w przestrzeni powietrznej FIR Warszawa powinny spełniać krajowe wymogi określone w dokumencie RAD.</p>	<p>Flight plans submitted for flights in the Warszawa FIR airspace shall comply with national requirements specified in the RAD.</p>
<p>3.6.2.2 Trasa lotu poza wyznaczonymi trasami ATS może być wyznaczona jako ciąg odcinków DCT zdefiniowanych punktami, z uwzględnieniem poniższych warunków:</p>	<p>A route of flight outside designated ATS routes may be described as a series of DCT segments defined by points, subject to the following conditions:</p>
<p>a) dla lotów poniżej FL095, jeśli segment DCT nie został określony jako niedostępny w RAD (Appendix 4);</p>	<p>for flights below FL095, if the DCT segment has not been specified as unavailable in the RAD (Appendix 4);</p>
<p>b) dla lotów powyżej FL095, zgodnie z zasadami FRA lub przez segmenty DCT określone w RAD (Appendix 4) jako dostępne.</p>	<p>for flights above FL095, in accordance with the FRA rules or through DCT segments specified in the RAD (Appendix 4) as available.</p>
<p>UWAGA: ograniczenie nie dotyczy lotów OAT.</p>	<p>NOTE: the restriction does not apply to OAT flights.</p>
<p>3.6.2.3 Jako pierwszy punkt trasy w planie lotu powinien zostać użyty:</p>	<p>As the first point on the route in the flight plan, the following should be used:</p>
<p>a) ostatni punkt opublikowanej procedury SID, lub</p>	<p>the last point of a published SID procedure, or</p>
<p>b) jeden z punktów opublikowany jako „connecting point” dla odlotu z danego lotniska w RAD (Appendix 5), lub</p>	<p>one of the points published in the RAD as a connecting point for departure from the particular aerodrome (Appendix 5), or</p>
<p>c) dla lotnisk lub miejsc wykonania operacji lotniczej, dla których nie ma opublikowanych procedur SID ani zdefiniowanych punktów w RAD (Appendix 5) – dowolny, zdefiniowany punkt nawigacyjny w promieniu 50 NM od tego lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej.</p>	<p>for aerodromes or operating sites with no published SID procedures or points defined in the RAD (Appendix 5) – any defined navigation point within a radius of 50 NM from that aerodrome or operating site.</p>
<p>3.6.2.4 Jako ostatni punkt trasy w planie lotu powinien zostać użyty:</p>	<p>As the last point on the route in the flight plan, the following should be used:</p>
<p>a) pierwszy punkt opublikowanej procedury STAR, lub</p>	<p>the first point of a published STAR procedure, or</p>

- b) jeden z punktów opublikowany jako „connecting point” dla dołotu do danego lotniska w RAD (Appendix 5), lub
- c) dla lotnisk lub miejsc wykonania operacji lotniczej, dla których nie ma opublikowanych procedur STAR ani zdefiniowanych punktów w RAD (Appendix 5) – dowolny, zdefiniowany punkt nawigacyjny w promieniu 50 NM od tego lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej.
- 3.6.2.5 W ruchu OAT do/z lotnisk wojskowych (dla których zostały opublikowane punkty OAT) ostatnim/pierwszym punktem w trasie lotu powinien być najbliższy punkt OAT dostępny dla danego lotniska.
- 3.6.2.6 W ruchu GAT do/z lotnisk wojskowych należy planować trasę pomiędzy lotniskiem wojskowym a ostatnim/pierwszym punktem poza MCTR/MTMA jako ruch OAT.
- 3.6.3 Zasady planowania trasy dla lotów VFR**
- 3.6.3.1 W przypadku wykorzystywania w planowanej trasie lotu punktów VFR należy je zapisywać, stosując zasadę: wskaźnik lokalizacji ICAO lotniska, dla którego jest on przypisany oraz pierwsza litera kodu punktu VFR, np.: AD EPWA, REP DELTA – zapisujemy jako EPWAD; AD EPLL, REP KILO – zapisujemy jako EPLLK.
UWAGA: nazwa punktów na mapach i w korespondencji radiowej nie zmienia się.
- 3.6.3.2 W przypadku wykorzystania w planie lotu, w trasie lotu punktu odniesienia lotniska (ARP) należy go zapisywać, stosując zasadę: wskaźnik lokalizacji ICAO lotniska poprzedzony literą A, np.: ARP EPWA – zapisujemy jako AEPWA, ARP EPLL – zapisujemy jako AEPLL.
- 3.6.3.3 W przypadku umieszczenia w planie lotu punktu zmiany kierunku trasy lotu nad lądem opisanego współrzędnymi lub namiarem i odległością od pomocy nawigacyjnej należy w polu 18 po RMK/ podać punkt i wpisać nazwę najbliższej miejscowości występującej na Lotniczej mapie Polski - ICAO 1:500 000.
- 3.6.3.4 W przypadku przedstawienia planu lotu na operację lotniczą wykonywaną zgodnie z przepisami dla lotów VFR, której trasa lotu w całości znajduje się w granicach FIR Warszawa dopuszcza się stosowanie w polu 15 planu lotu oznacznika STAY oraz w polu 18 planu lotu oznacznika STAYINFO.
- 3.6.3.5 W przypadku przedstawienia planu lotu na operację lotniczą wykonywaną w przestrzeni powietrznej innej niż sąsiedztwo lotniska, w celu udzielenia zainteresowanym służbom ATS kompletnej informacji zaleca się szczegółowy zapis planowanej trasy lotu – w szczególności dotyczy to części planowanego lotu wykonywanej w przestrzeni kontrolowanej.
- 3.6.4 **Zawartość pola 15 planu lotu**
W polu 15 planu lotu należy umieścić pierwszą prędkość przelotową i pierwszy poziom przelotu bez odstępu między nimi oraz opis trasy.
- 3.6.4.1 **Prędkość przelotowa**
Należy wskazać rzeczywistą prędkość powietrzną (TAS) dla pierwszej części trasy lub dla całej trasy, wpisując:
N – a następnie cztery cyfry celem określenia prędkości powietrznej w węzłach (np. N0485);
M – a następnie trzy cyfry celem określenia prędkości powietrznej za pomocą rzeczywistej liczby Macha zaokrąglonej do najbliższych setnych części (np. M082), lub
K – a następnie cztery cyfry celem określenia prędkości powietrznej w kilometrach na godzinę (km/h) (np. K0830).
Poprawną liczbę cyfr należy uzyskać poprzez umieszczenie „0” w razie takiej konieczności przed cyframi określającymi prędkość.
- 3.6.4.2 **Poziom przelotu**
Należy wskazać planowany poziom przelotu dla pierwszej części lub całości trasy, wpisując:
F – a następnie trzy cyfry celem określenia poziomu lotu w setkach stóp (np. F330), lub
A – a następnie trzy cyfry celem określenia wysokości bezwzględnej w setkach stóp (np. A030), lub
S – a następnie cztery cyfry celem określenia standardowego poziomu metrycznego w dziesiątkach metrów (np. S1130), lub
M – a następnie cztery cyfry celem wyrażenia wysokości bezwzględnej w dziesiątkach metrów (np. M0040), lub
VFR – dla lotów niekontrolowanych VFR.
- one of the points published in the RAD as a connecting point for arrival at the particular aerodrome (Appendix 5), or
- for aerodromes or operating sites with no published STAR procedures or points defined in the RAD (Appendix 5) – any defined navigation point within a radius of 50 NM from that aerodrome or operating site.
- For OAT flights to/from military aerodromes (for which OAT points have been published), the nearest available OAT point for the particular aerodrome shall be used as the first/last point on the flight route.
- For GAT flights to/from military aerodromes, the route shall be planned between the aerodrome and the last/first point outside the MCTR/MTMA as OAT.
- Rules of VFR flight route planning**
- When VFR points are used in the planned flight route, they should be entered using the following principle: ICAO location indicator of the aerodrome to which it is assigned and the first letter of the VFR point code, e.g.: AD EPWA, REP DELTA – to be entered as EPWAD; AD EPLL, REP KILO – to be entered as EPLLK.
- NOTE:** the names of points on charts and in radio communication remain unchanged.
- When an aerodrome reference point (ARP) is used in the flight plan, it should be entered using the following principle: ICAO location indicator of the aerodrome preceded by the letter A, e.g.: EPWA ARP – to be entered as AEPWA, ARP EPLL – to be entered as AEPLL.
- If a point of flight route direction change over land (described by coordinates or bearing/distance from a navigation aid) is entered in the flight plan, in item 18, after the indicator RMK/ indicate the point and enter the name of the nearest village/town shown on the Aeronautical Chart of Poland - ICAO 1:500 000.
- If a flight plan is filed for a VFR flight operation, the flight route of which is wholly within the boundaries of the Warszawa FIR, it is allowed to use the STAY indicator in item 15 of the flight plan and the STAYINFO indicator in item 18 of the flight plan.
- If a flight plan is filed for a flight conducted in airspace other than the vicinity of an aerodrome, in order to provide comprehensive information to the relevant ATS, it is recommended to provide a detailed record of the planned flight route. This particularly applies to the portion of the planned flight conducted in controlled airspace.
- Content of item 15 of flight plan**
- In item 15 of the flight plan, insert the first cruising speed and the first cruising level without a space between them and the route description.
- Cruising speed**
- Indicate the true air speed (TAS) for the first or the whole portion of the route, by inserting:
N – followed by 4 figures to express the air speed in terms of knots (e.g. N0485);
M – followed by 3 figures to express the air speed in terms of Mach number to the nearest hundredths of unit Mach (e.g. M082), or
K – followed by 4 figures to express the air speed in terms of kilometres per hour (km/h) (e.g. K0830).
Ensure the correct number of figures by inserting a "0" before the figures specifying the speed if necessary.
- Cruising level**
- Indicate the planned cruising level for the first or the whole portion of the route, by inserting:
F – followed by 3 figures to express the cruising level in hundreds of feet (e.g. F330), or
A – followed by 3 figures to express the altitude in hundreds of feet (e.g. A030), or
S – followed by 4 figures to express the standard metric level in tens of metres (e.g. S1130), or
M – followed by 4 figures to express the altitude in tens of metres (e.g. M0040), or
VFR – for uncontrolled VFR flights.

<p>Poprawną liczbę cyfr należy uzyskać poprzez umieszczenie „0” w razie takiej konieczności przed cyframi określającymi poziom przelotu.</p> <p>Dalsze zmiany w planowanym poziomie przelotu należy umieścić w opisie trasy.</p>	<p>Ensure the correct number of figures by inserting a "0" before the figures specifying the cruising level if necessary.</p> <p>Further changes to the planned cruising levels shall be contained in the route description.</p>
<p>3.6.4.3 Planowana trasa lotu</p>	<p>Planned flight route</p>
<p>Określając planowaną trasę lotu należy wpisać:</p>	<p>When specifying the planned route, insert:</p>
<p>a) przydzielony oznacznik kodowy znaczącego punktu nawigacyjnego – wpisać od dwóch do pięciu znaków alfabetycznych w celu podania znaczącego punktu trasy lotu (np. LN, MAY, HADDY);</p>	<p>the assigned name-code designator of a significant point – enter 2 to 5 alphabetic characters to indicate a significant point on the flight route (e.g. LN, MAY, HADDY);</p>
<p>b) przydzielony oznacznik kodowy trasy ATS lub procedury SID/STAR – wpisać od dwóch do siedmiu znaków alfanumerycznych w celu podania trasy ATS lub procedury SID/STAR (np. BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A);</p>	<p>the assigned name-code designator of an ATS route or SID/STAR procedure – enter 2 to 7 alphanumeric characters to indicate an ATS route or SID/STAR procedure (e.g. BCN1, B1, R14, UB10, KODAP2A);</p>
<p>c) odległość i namiar od znaczącego punktu nawigacyjnego – wpisać maksymalnie jedenaście znaków alfanumerycznych w celu określenia punktu, z czego pierwszych do pięciu znaków określa znaczący punkt nawigacyjny, następnie dwie trzycyfrowe grupy wskazujące kolejno namiar magnetyczny od podanego punktu nawigacyjnego oraz odległość od niego w milach morskich; prawidłowa liczba cyfr powinna zostać uzyskana poprzez dodanie „0”, jeśli jest to konieczne (np. DUB180040);</p>	<p>the distance and bearing from a significant point – enter up to 11 alphanumeric characters to indicate a point of which the first to five characters shall identify a significant point, then two three-digit groups indicating successively the magnetic bearing from the given navigational point and the distance from it in nautical miles; ensure the correct number of figures by inserting a "0" if necessary (e.g. DUB180040);</p>
<p>d) szerokość i długość geograficzną</p> <p>– wpisać jedenaście znaków alfanumerycznych, aby określić szerokość i długość geograficzną w stopniach i minutach: należy zapisać cztery cyfry określające szerokość geograficzną w stopniach (dwie cyfry) i minutach (dwie cyfry), po których następuje litera N (północ) lub S (południe), następnie pięć cyfr określających szerokość geograficzną w stopniach (trzy cyfry) oraz minutach (dwie cyfry), po których następuje litera E (wschód) lub W (zachód); prawidłowy układ cyfr uzyskać można poprzez dodanie „0” tam, gdzie to konieczne (np. 4620N07805W), lub</p> <p>– wpisać siedem znaków alfanumerycznych, aby określić szerokość i długość geograficzną tylko w stopniach: należy zapisać dwie cyfry określające szerokość geograficzną w stopniach, po których następuje litera N (północ) lub S (południe), następnie trzy cyfry określające szerokość geograficzną w stopniach, po których następuje litera E (wschód) lub W (zachód); prawidłowy układ cyfr uzyskać można poprzez dodanie „0” tam, gdzie to konieczne (np. 46N078W).</p>	<p>latitude and longitude</p> <p>– insert 11 alphanumeric characters to indicate latitude and longitude in degrees and minutes: enter 4 figures describing latitude in degrees (2 figures) and minutes (2 figures) followed by N (North) or S (South) followed by 5 figures describing longitude in degrees (3 figures) and minutes (2 figures) followed by E (East) or W (West); ensure the correct number of figures by inserting a "0" if necessary (e.g. 4620N07805W), or</p>
<p>UWAGA: w FIR Warszawa stosowanie współrzędnych geograficznych oraz/lub namiaru i odległości od określonego punktu w planowanej trasie lotu dla lotów IFR GAT wewnątrz FIR Warszawa dozwolone jest wyłącznie poniżej FL095.</p>	<p>– insert 7 alphanumeric characters to indicate latitude and longitude in degrees only: enter 2 figures describing latitude in degrees followed by N (North) or S (South) followed by 3 figures describing longitude in degrees followed by E (East) or W (West); ensure the correct number of figures by inserting a "0" if necessary (e.g. 46N078W).</p>
<p>e) zachowywać odstępy przy zapisywaniu poszczególnych elementów planowanej trasy.</p>	<p>NOTE: in the Warszawa FIR, the use of geographic coordinates and/or bearing and distance from a specific point on the planned route is allowed only for IFR GAT flights within the Warszawa FIR below FL095.</p>
<p>3.6.4.4 Loty poza opublikowanymi trasami ATS</p>	<p>keep spaces when entering individual elements of the planned route.</p>
<p>Dla lotów poza opublikowanymi trasami ATS należy podać znaczące punkty trasy lotu, wraz z wszystkimi punktami, od których zamierzona jest zmiana prędkości lub poziomu, zmiana kierunku lotu albo zmiana przepisów wykonywania lotu.</p>	<p>Flights outside published ATS routes</p>
<p>Podane w trasie lotu punkty należy oddzielić oznacznikiem DCT, chyba że oba punkty są określone za pomocą współrzędnych geograficznych lub namiaru i odległości.</p>	<p>For flights outside published ATS routes, indicate significant points on the flight route, including all points from which a change in speed or level, change of flight direction or change of flight rules is intended.</p>
<p>W FIR Warszawa długość planowanego segmentu DCT nie jest ograniczona.</p>	<p>Insert the indicator DCT between points on the flight route unless both points are defined by geographical coordinates or by bearing and distance.</p>
<p>3.6.4.5 Zmiana prędkości lub poziomu</p>	<p>In the Warszawa FIR, the length of the planned DCT segment is not limited.</p>
<p>Punkt, w którym planowane jest rozpoczęcie zmiany prędkości (o 5% TAS lub 0,01 Macha lub więcej) lub zmiany poziomu, należy określić poprzez podanie punktu, a następnie po znaku „/” poprzez określenie prędkości przelotowej i poziomu przelotu bez odstępu między nimi. Wskazanie obydwu wartości jest konieczne, nawet gdy zmianie ulega jedynie jedna z nich.</p>	<p>Change of speed or level</p>
<p>Przykład:</p>	<p>The point at which a change of speed (5% TAS or 0.01 Mach or more) or a change of level is planned to commence shall be indicated by providing the point followed by an oblique stroke and both the cruising speed and the cruising level without a space between them. Both quantities are necessary even when only one of them will be changed.</p>
<p>LN/N0284A045</p>	<p>Example:</p>
<p>MAY/N0305F180</p>	<p>LN/N0284A045</p>
<p>HADDY/N0420F330</p>	<p>MAY/N0305F180</p>
<p>4602N07805W/N0500F350</p>	<p>HADDY/N0420F330</p>
<p>46N078W/M082F330</p>	<p>4602N07805W/N0500F350</p>
<p>DUB180040/N0350M0840</p>	<p>46N078W/M082F330</p>
<p>3.6.4.6 Zmiana przepisów wykonywania lotów</p>	<p>DUB180040/N0350M0840</p>
	<p>Change of flight rules</p>

Miejsce, w którym jest planowana zmiana przepisów wykonywania lotu należy wskazać poprzez podanie punktu oraz, po odstępie, podanie jednego z następujących skrótów:

VFR – gdy ma nastąpić zmiana z IFR na VFR;

IFR – gdy ma nastąpić zmiana z VFR na IFR.

Przykład:

ABC VFR CDE/N0284A050 IFR

UWAGA: w FIR Warszawa nie jest dozwolona zmiana przepisów wykonywania lotów z VFR na IFR nad punktem VFR; np. nie jest dozwolony następujący zapis: EPWAY IFR.

3.6.4.7 **Wznoszenie w przelocie**

Aby określić parametry wznoszenia w przelocie, należy użyć oznacznika *C/*, a następnie wpisać bez odstępu punkt, od którego rozpocznie się wznoszenie. Po tym punkcie należy umieścić znak „/”, po którym bez odstępu należy podać prędkość, która powinna być utrzymywana podczas wznoszenia w przelocie, po czym należy bez odstępu określić dwa poziomy określające warstwę, która ma być zajęta podczas wznoszenia w przelocie. W przypadku kiedy nie jest określona górna granica wznoszenia w przelocie, należy po podaniu poziomu, od którego rozpocznie się wznoszenie wpisać PLUS.

Przykład:

C/4821N05025W/M082F290F350

C/4821N05025W/M082F290PLUS

C/5202N05033W/M220F580F620

3.6.4.8 **Oznaczenie przepisów wykonywania lotów jako GAT lub OAT, oraz zmiany GAT/OAT lub OAT/GAT**

- Loty w całości wykonywane jako GAT nie wymagają stosowania oznacznika.
- Loty w całości wykonywane jako OAT wymagają wprowadzenia oznacznika OAT po pierwszym punkcie trasy.
- Loty ze zmianą GAT/OAT lub OAT/GAT wymagają wprowadzenia oznacznika GAT lub OAT po pierwszym punkcie, od którego planowana jest zmiana.

OAT – oznacznik ten sygnalizuje rozpoczęcie części lotu typu OAT.

GAT – oznacznik ten sygnalizuje rozpoczęcie części lotu typu GAT.

Przykład:

...GRUDA OAT DCT SUWGI...

...SUBIX GAT DCT GRUDA OAT DCT SUWGI...

3.6.4.9 **Użycie oznacznika STAY w planowanej trasie lotu**

Oznacznik STAY precyzuje miejsce i czas wykonywania czynności specjalnej planowanej podczas lotu, np. tankowanie w powietrzu, fotografowanie, loty treningowe w okolicy lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej – low pass, touch and go.

UWAGA: nie jest dozwolone stosowanie oznacznika STAY dla opóźnień lotniskowych.

Szczegółowe informacje dotyczące użycia oznacznika STAY/STAYINFO znajdują się w podręczniku IFPS Users Manual.

Użycie oznacznika STAY dozwolone jest tylko w planach lotów dla operacji lotniczych, których planowana trasa lotu w całości znajduje się w IFPZ.

W planowanej trasie lotu dopuszcza się użycie maksymalnie dziewięciu oznaczników STAY.

W celu określenia miejsca, w którym wykonywana będzie czynność specjalna (opisana po oznaczniku STAYINFO w polu 18 planu lotu) należy w trasie lotu wpisać oznacznik STAY pomiędzy punktami rozpoczęcia i zakończenia czynności. Oznacznik STAY powinien zawierać numer sekwencyjny użytego oznacznika (od 1 do 9) i po znaku „/” czas trwania planowanego zadania w formacie: hhmm.

Przykład:

GRU STAY1/0100 GRU

GRU STAY2/0030 BIBKA

UWAGA 1: czas trwania czynności specjalnej nie może być dłuższy niż całkowity przewidywany czas przelotu ani dłuższy niż całkowity zapas paliwa podany w polu 19 (E/ - Endurance).

UWAGA 2: czynność specjalna może być rozpoczęta i zakończona w tym samym punkcie.

The point at which the change of flight rules is planned shall be indicated by providing the point followed by a space and one of the following:

VFR – if from IFR to VFR;

IFR – if from VFR to IFR.

Example:

ABC VFR CDE/N0284A050 IFR

NOTE: in the Warszawa FIR, a change of flight rules from VFR to IFR at a VFR point is not permitted; for example, the following entry is not allowed: EPWAY IFR

Cruise climb

In order to specify the parameters of cruise climb, use the indicator *C/*, then the point at which cruise climb is planned to start. After this point, insert “/,” then the speed to be maintained during cruise climb, followed by the two levels defining the layer to be occupied during cruise climb. If no upper limit of cruising climb is defined, insert the word PLUS preceded by the level above which cruise climb is planned, without a space between them.

Example:

C/4821N05025W/M082F290F350

C/4821N05025W/M082F290PLUS

C/5202N05033W/M220F580F620

Indication of flight type as GAT or OAT and of change from GAT to OAT or from OAT to GAT

Flights conducted wholly as GAT do not require the use of an indicator.

Flights conducted wholly as OAT require the insertion of an OAT indicator after the first point of the route.

Flights involving a change from GAT to OAT or from OAT to GAT require the insertion of a GAT or OAT indicator after the first point from which the change is planned.

OAT – indicates the commencement of an OAT portion of the flight.

GAT – indicates the commencement of a GAT portion of the flight.

Example:

...GRUDA OAT DCT SUWGI...

...SUBIX GAT DCT GRUDA OAT DCT SUWGI...

Use of the STAY indicator in the planned flight route

The STAY indicator specifies the site and time of a planned special en-route activity such as air-to-air refuelling, photographic missions, training flights in the vicinity of an aerodrome or operating site – low pass, touch and go.

NOTE: it is not allowed to use a STAY indicator for airport delays.

Detailed information on the use of the STAY/STAYINFO indicator can be found in the IFPS Users Manual.

The STAY indicator shall only be used for those flights that are wholly within the IFPZ.

A maximum of 9 STAY indicators may be used on a planned flight route.

To indicate the site where a special activity will be carried out (described after the indicator STAYINFO in item 18 of the flight plan) enter the indicator STAY between the start and end point of the activity. The STAY indicator shall contain a sequence number (from 1 to 9) followed by a “/”, then the duration of the planned task in the format: hhmm.

Example:

GRU STAY1/0100 GRU

GRU STAY2/0030 BIBKA

NOTE 1: the duration of a special activity shall not exceed the total estimated elapsed time or the fuel endurance entered in item 19 (E/ - Endurance).

NOTE 2: a special activity may be commenced and terminated at the same point.

- 3.7 **Pole 16 – lotnisko docelowe i całkowity przewidywany czas przelotu oraz lotnisko/a zapasowe dla lotniska docelowego**
- 3.7.1 Należy wskazać lotnisko lub miejsce wykonania operacji lotniczej, w którym statek powietrzny zamierza lądować (w przypadku balonów załogowych spodziewane miejsce lądowania):
- wpisując przydzielony przez ICAO czteroliterowy wskaźnik lokalizacji lotniska lub lądowiska, określony w ICAO Doc 7910, lub
 - jeżeli dla lotniska docelowego nie został przydzielony wskaźnik lokalizacji ICAO lub lądowanie nie odbywa się na lotnisku lub lądowisku, wpisując ZZZZ, natomiast nazwę lokalizacji lotniska docelowego lub miejsca wykonania operacji lotniczej oraz jego współrzędne geograficzne umieszczając w polu 18 planu lotu po oznaczniku DEST/.
- 3.7.2 Po wskaźniku miejsca lądowania należy bez odstępów wpisać za pomocą czterech cyfr całkowity przewidywany czas przelotu. Czterocyfrowy oznacznik uzyskać można poprzez odpowiednie wpisanie „0”, gdy jest to konieczne.
- 3.7.3 Należy wskazać nie więcej niż dwa lotniska zapasowe:
- wpisując przyjęty przez ICAO czteroliterowy oznacznik lokalizacji lotniska zapasowego, określony w ICAO Doc 7910, lub
 - jeżeli dla lotniska zapasowego nie został przydzielony oznacznik lokalizacji ICAO, wpisując ZZZZ, natomiast nazwę lokalizacji lotniska zapasowego lub miejsce wykonania operacji lotniczej oraz jego współrzędne geograficzne umieszczając w polu 18 planu lotu po oznaczniku ALTN/.
- 3.8 **Pole 18 – inne informacje**
- 3.8.1 Należy umieścić dodatkowe informacje odnoszące się do pól planu lotu od 7 do 16 lub inne informacje, które są niezbędne. Należy użyć podanych poniżej oznaczników zgodnie z kolejnością podaną poniżej, po każdym z nich umieszczając symbol „/”, a następnie odpowiedni zapis.
- 3.8.2 Należy umieścić „0” w przypadku braku dodatkowych informacji do umieszczenia w polu 18 planu lotu.
- 3.8.3 **STS/** – status. Po wpisaniu tego oznacznika należy podać przyczynę szczególnego traktowania przez organy ATS zgodnie z wymienionymi poniżej oznacznikami. Możliwe jest użycie więcej niż jednego oznacznika statusu. Należy je podać z odstępami pomiędzy nimi.
- ALTRV** – lot wykonywany z rezerwacją wysokości.
- ATFMX** – lot wyłączony z regulacji ATFM; zgodę na wyłączenie z regulacji ATFM uzyskać można zgodnie z procedurą i pod warunkami określonymi w pkt 8.2; w przypadku uzyskania wyłączenia z regulacji ATFM należy w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ wskazać przyczynę nadania tego statusu; automatycznemu wyłączeniu z regulacji podlegają loty ze statusem: HEAD, FFR, MEDEVAC i SAR.
- UWAGA:** w przypadku nieuprawnionego użycia oznacznika STS/ATFMX plan lotu nie zostanie zaakceptowany przez polskie służby ruchu lotniczego, co będzie skutkowało brakiem zezwolenia ATC na wykonanie operacji lotniczej do czasu:
- uzyskania przez zainteresowanego operatora zezwolenia od Supervisora ATM (SUP ATM) na użycie tego oznacznika, lub
 - dokonania przez zainteresowanego operatora aktualizacji planu lotu (tj. usunięcia z planu lotu bezprawnie użytego oznacznika).
- FFR** – lot związany ze zwalczaniem pożarów. Ten status może zostać zgłoszony przez załogę statku powietrznego organowi ATS drogą radiową. Nadawany jest przez dowódcę statku powietrznego biorącego udział w akcji ratowniczej podczas pożaru po uzgodnieniu z właściwym organem Państwowej Straży Pożarnej lub odpowiednim dyrektorem Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe w przypadku pożaru terenu przez niego zarządzanego. Lot posiadający taki status podlega automatycznemu wyłączeniu z regulacji ATFM.
- FLTCK** – lot kontrolny w celu kalibracji pomocy nawigacyjnych.
- HAZMAT** – lot z materiałami niebezpiecznymi.
- HEAD** – lot statku powietrznego, wykonywany w misji oficjalnej, na pokładzie którego znajdują się:
- Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, lub
 - Prezes Rady Ministrów, lub
 - Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, lub
 - Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej, lub

Item 16 – destination aerodrome and total estimated elapsed time, destination alternate aerodrome(s)

Indicate the aerodrome or operating site at which the aircraft intends to land (for manned balloons expected landing site):

by inserting the four-letter ICAO location indicator of the aerodrome or airfield as specified in ICAO Doc 7910, or

by inserting ZZZZ if no ICAO location indicator has been allocated to the destination aerodrome or the landing is not performed at an aerodrome or airfield, whereas the name of the location of the destination aerodrome or operating site and its geographic coordinates shall be specified in item 18 of the flight plan following the indicator DEST/.

After the landing site indicator, insert the total estimated elapsed time without a space using 4 figures. Ensure the correct number of figures by inserting a "0" if necessary.

Indicate not more than two alternate aerodromes:

by inserting ICAO four-letter indicator of the alternate aerodrome or operating site as specified in ICAO Doc 7910, or

by inserting ZZZZ if no ICAO location indicator has been allocated to the alternate aerodrome, whereas the name of the location of the alternate aerodrome or operating site and its geographic coordinates shall be specified in item 18 of the flight plan following the indicator ALTN/.

Item 18 – other information

Insert additional information referring to flight plan items from 7 to 16 and other necessary information. Use the indicators defined hereunder in the sequence shown hereunder followed by a "/" and the information to be recorded.

Insert "0" if no other information is available for insertion in item 18.

STS/ – status. After this indicator, insert the reason for special handling by ATS in the form of the appropriate indicators defined hereunder. More than one status indicator may be used. They shall be separated by spaces.

ALTRV – flight operated in accordance with an altitude reservation.

ATFMX – flight exempted from ATFM measures; approval for exemption from ATFM measures may be obtained in accordance with the procedure and under conditions specified in point 8.2; in case of exemption from ATFM measures, indicate the reason for this status in item 18 of the flight plan preceded by RMK/; flights qualifying for automatic exemption from ATFM measures are: HEAD, FFR, MEDEVAC and SAR.

NOTE: unauthorized use of the STS/ATFMX indicator will result in the flight plan not being accepted by Polish air traffic services, which will lead to the denial of ATC clearance for the flight operation until:

the operator obtains clearance from the ATM Supervisor (ATM SUP) to use this indicator, or

the operator updates the flight plan (by removing the unlawfully used indicator).

FFR – flight engaged in firefighting. This status may be reported by the flight crew to an ATS unit by radio. It is assigned by the pilot-in-command involved in the rescue operation during a fire, after coordination with the appropriate unit of the State Fire Service or the relevant director of the State Forest Enterprise 'Lasy Państwowe' in the event of a fire within the area managed by them. A flight with this status qualifies for automatic exemption from ATFM measures.

FLTCK – flight check for calibration of nav aids.

HAZMAT – flight carrying hazardous material.

HEAD – flight carrying on official mission:

the President of the Republic of Poland, or

the Prime Minister of Poland,

the Speaker of the Sejm of the Republic of Poland;

the Speaker of the Senate of the Republic of Poland;

- e) osoby zgłaszane drogą dyplomatyczną do urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw zagranicznych, będące odpowiednikami osób, o których mowa w lit. a)-d) z państw obcych. Lot posiadający taki status podlega automatycznemu wyłączeniu z regulacji ATFM.
- HOSP** – lot medyczny zadeklarowany przez władze medyczne. W szczególnych przypadkach możliwe jest uzyskanie wyłączenia z regulacji ATFM zgodnie z procedurą i pod warunkami określonymi w pkt 8.2.
- HUM** – lot wykonywany w misji humanitarnej. Wszystkie loty przylatujące lub odlatujące do/z FIR Warszawa deklarujące ten status muszą dodatkowo umieścić w polu 18 planu lotu potwierdzenie posiadania zezwolenia ONZ na użycie takiego statusu poprzez użycie zapisu RMK/UNHAS APPROVED (UNHAS – UN Humanitarian Air Service). Dla lotu o tym statusie możliwe jest uzyskanie wyłączenia z regulacji ATFM zgodnie z procedurą i pod warunkami określonymi w pkt 9.2.
- MEDEVAC** – lot wykonywany jako ewakuacja medyczna w sytuacjach zagrożenia życia. Status ten może zostać zgłoszony przez załogę statku powietrznego organowi ATS drogą radiową. Nadawany jest przez dowódcę statku powietrznego. Lot posiadający taki status podlega automatycznemu wyłączeniu z regulacji ATFM.
- NONRVSM** – lot statku powietrznego nie spełniającego wymagań RVSM, ale zamierzającego wykonać lot w przestrzeni powietrznej RVSM.
- SAR** – lot w misji poszukiwawczo-ratowniczej. Status ten nadawany jest przez cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego. Może zostać zgłoszony przez załogę statku powietrznego organowi ATS drogą radiową. Lot o takim statusie podlega automatycznemu wyłączeniu z regulacji ATFM.
- STATE** – lot w służbie wojskowej, policyjnej lub celnej. Dla lotu o tym statusie możliwe jest uzyskanie zwolnienia z regulacji ATFM zgodnie z procedurą i pod warunkami określonymi w pkt 8.2.
- Inne przyczyny szczególnego traktowania przez służby ATS są określane po oznaczniku RMK/.
- 3.8.4 **PBN/** – możliwości RNAV lub RNP. Należy podać tyle oznaczników, ile ma zastosowanie do lotu – maksymalnie 8, tj. całkowita liczba znaków nie może przekraczać 16.
- SPECYFIKACJA RNAV
- A1** – RNAV 10 (RNP 10);
- B1** – wszystkie czujniki dozwolone w RNAV 5;
- B2** – RNAV 5 GNSS;
- B3** – RNAV 5 DME/DME;
- B4** – RNAV 5 VOR/DME;
- B5** – RNAV 5 INS lub IRS;
- B6** – RNAV 5 LORAN C;
- C1** – wszystkie czujniki dozwolone w RNAV 2;
- C2** – RNAV 2 GNSS;
- C3** – RNAV 2 DME/DME;
- C4** – RNAV 2 DME/DME/IRU;
- D1** – wszystkie czujniki dozwolone w RNAV 1;
- D2** – RNAV 1 GNSS;
- D3** – RNAV 1 DME/DME;
- D4** – RNAV 1 DME/DME/IRU;
- SPECYFIKACJA RNP
- L1** – RNP 4;
- O1** – wszystkie czujniki dozwolone w podstawowej RNP 1;
- O2** – podstawowa RNP 1 GNSS;
- O3** – podstawowa RNP 1 DME/DME;
- O4** – podstawowa RNP 1 DME/DME/IRU;
- S1** – RNP APCH;
- S2** – RNP APCH z BARO-VNAV;
- T1** – RNP AR APCH z RF (wymagane specjalne upoważnienie);
- T2** – RNP AR APCH bez RF (wymagane specjalne upoważnienie).
- 3.8.5 **NAV/** – dane szczególnego znaczenia odnośnie wyposażenia nawigacyjnego, inne niż te określone w PBN/. Po tym oznaczniku podać również system wspomagający GNSS, jeśli występuje, z odstępem między dwiema lub więcej metodami wspomagania, np. NAV/ GBAS SBAS (jeśli w polu 10 użyto oznacznika G).
- persons notified by diplomatic means to the office serving the Minister in charge of foreign affairs, who are equivalents of the persons mentioned in letters a)-d), from foreign states. A flight with this status qualifies for automatic exemption from ATFM measures.
- HOSP** – medical flight declared by medical authorities. In exceptional cases, exemption from ATFM regulations may be obtained in accordance with the procedure and conditions specified in point 8.2.
- HUM** – flight operating on a humanitarian mission. All flights arriving at or departing from the Warszawa FIR declaring this status must additionally include the confirmation of UN approval to use this status in item 18 of the flight plan, using the entry RMK/UNHAS APPROVED (UNHAS – UN Humanitarian Air Service) in accordance with the procedure and conditions specified in point 9.2.
- MEDEVAC** – flight conducted for a life critical medical emergency evacuation. This status can be reported by the flight crew to the ATS unit by radio. It is assigned by the pilot-in-command. A flight with this status qualifies for automatic exemption from ATFM measures.
- NONRVSM** – non-RVSM capable aircraft intending to operate in RVSM airspace.
- SAR** – flight engaged in a search and rescue mission. This status is assigned by the civil-military search and rescue coordination centre. It can be reported by the flight crew to the ATS unit by radio. A flight with this status qualifies for automatic exemption from ATFM measures.
- STATE** – flight engaged in military, customs or police services. Exemption from ATFM measures may be obtained for a flight with this status in accordance with the procedure and conditions specified in point 8.2.
- Other reasons for special treatment by ATS are specified after the indicator RMK/.
- PBN/** – RNAV or RNP capabilities. Include as many of the indicators below, as apply to the flight, up to a maximum of 8 entries, i.e. a total of not more than 16 characters.
- RNAV SPECIFICATIONS
- A1** – RNAV 10 (RNP 10);
- B1** – RNAV 5 all permitted sensors;
- B2** – RNAV 5 GNSS;
- B3** – RNAV 5 DME/DME;
- B4** – RNAV 5 VOR/DME;
- B5** – RNAV 5 INS or IRS;
- B6** – RNAV 5 LORAN C;
- C1** – RNAV 2 all permitted sensors;
- C2** – RNAV 2 GNSS;
- C3** – RNAV 2 DME/DME;
- C4** – RNAV 2 DME/DME/IRU;
- D1** – RNAV 1 all permitted sensors;
- D2** – RNAV 1 GNSS;
- D3** – RNAV 1 DME/DME;
- D4** – RNAV 1 DME/DME/IRU;
- RNP SPECIFICATIONS
- L1** – RNP 4;
- O1** – basic RNP 1 all permitted sensors;
- O2** – basic RNP 1 GNSS;
- O3** – basic RNP 1 DME/DME;
- O4** – basic RNP 1 DME/DME/IRU;
- S1** – RNP APCH;
- S2** – RNP APCH with BARO-VNAV;
- T1** – RNP AR APCH with RF (special authorisation required);
- T2** – RNP AR APCH without RF (special authorisation required).
- NAV/** – significant data related to navigation equipment, other than specified in PBN/. Indicate GNSS augmentation under this indicator, with a space between two or more methods of augmentation, e.g. NAV/GBAS SBAS (if the indicator G has been used in item 10).

- 3.8.6 **COM/** – należy podać wyposażenie i możliwości w zakresie łączności, nieokreślone w polu 10a. **COM/** – indicate communications equipment and capabilities not specified in item 10a.
- 3.8.7 **DAT/** – należy podać wyposażenie i możliwości w zakresie przesyłu danych, nieokreślone w polu 10a. **DAT/** – indicate data equipment and capabilities not specified in item 10a.
- 3.8.8 **SUR/** – należy podać wyposażenie i możliwości w zakresie dozoru, nie określone w polu 10a. Należy podać tyle specyfikacji RSP, ile jest potrzebnych do lotu, używając oznacznika(ów) bez odstępów. Wielokrotne specyfikacje RSP oddzielić odstępami, np. *RSP180 RSP400*. **SUR/** – indicate surveillance applications or capabilities not specified in item 10b. Indicate as many RSP specifications as apply to the flight, using indicator(s) with no space. Separate multiple RSP specifications with a space, e.g. *RSP180 RSP400*.
- 3.8.9 **DEP/** – po tym oznaczniku należy podać nazwę lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej oraz jego współrzędne geograficzne, jeżeli w polu 13 planu lotu wpisano ZZZZ. Jeżeli plan lotu został przedstawiony z powietrza i w polu 13 planu lotu wpisano AFIL, należy wpisać miejsce, z którego w razie potrzeby mogą być uzyskane dodatkowe informacje dotyczące lotu. **DEP/** – after this indicator, enter the name of the aerodrome or operating site and its geographical coordinates if ZZZZ is inserted in item 13 of the flight plan. If the flight plan is submitted in the air and AFIL is inserted in item 13 of the flight plan, insert the location from which additional flight information can be obtained if needed.
- 3.8.10 **DEST/** – jeżeli w polu 16 planu lotu wpisano ZZZZ, należy podać nazwę i lokalizację lotniska docelowego lub miejsca wykonania operacji lotniczej oraz podać jego współrzędne geograficzne. **DEST/** – if ZZZZ is inserted in item 16, enter the name and location of the destination aerodrome or operating site, and enter its geographical coordinates.
- 3.8.11 **DOF/** – po tym oznaczniku należy podać datę rozpoczęcia operacji lotniczej w postaci sześciu cyfr (YYMMDD, gdzie YY oznacza rok, MM miesiąc, a DD dzień), np. *DOF/201017*. **DOF/** – after this indicator, enter the date of the start of flight operation in a six-figure format (YYMMDD, where YY equals the year, MM equals the month and DD equals the day), e.g. *DOF/201017*.
- 3.8.12 **REG/** – po tym oznaczniku należy wpisać znaki rejestracyjne statku powietrznego, jeżeli różnią się od znaku rozpoznawczego podanego w polu 7 planu lotu. W przypadku lotów grupowych należy wpisać znaki rejestracyjne wszystkich statków powietrznych wchodzących w skład formacji, począwszy od lidera, z zachowaniem odstępu. **REG/** – after this indicator, insert the registration mark of the aircraft if different from the aircraft identification in item 7 of the flight plan. For formation flights, insert the registration marks of all aircraft in the formation starting from the leader, separated by a space.
- UWAGA:** w przypadku lotów statków powietrznych posiadających zezwolenie na operacje RVSM konieczne jest umieszczenie w polu 18 planu lotu po oznaczniku REG/ znaków rejestracyjnych statku powietrznego, nawet w przypadku wcześniejszego umieszczenia ich w polu 7 planu lotu. **NOTE:** for RVSM-approved aircraft, it is necessary to insert the aircraft registration marks in item 18 of the flight plan after the indicator REG/, even if they were previously inserted in item 7 of the flight plan.
- 3.8.13 **EET/** – w przypadku planu lotu na lot, podczas którego ma nastąpić przecięcie granicy FIR należy po oznaczniku EET wpisać nazwę znaczącego punktu nawigacyjnego, oznacznik FIR, do którego następuje wlot, lub współrzędne geograficzne, a po nim bez odstępu przewidywany czas dolotu do punktu przekroczenia granicy. W przypadku przekroczenia granicy kilku FIR należy dokonać wpisu dla każdego z nich, z zachowaniem odstępu pomiędzy wpisami, np. *EET/GOVEN0120 EPWW0210 56N010E0306 011E0309 57N0321*. **EET/** – in the case of a flight plan for a flight that involves crossing the FIR boundary, after the EET indicator, insert the name of a significant navigation point, indicator of the FIR of entry, or geographical coordinates, followed by the estimated time of arrival at the point of border crossing without any spaces. In the case of crossing the boundaries of multiple FIRs, make an entry for each of them with spaces between entries, e.g. *EET/GOVEN0120 EPWW0210 56N010E0306 011E0309 57N0321*.
- UWAGA:** dla operacji lotniczej, podczas której następuje wlot w przestrzeń powietrzną FIR Warszawa wymagane jest podanie po oznaczniku EET oznacznika FIR Warszawa oraz czasu dolotu do punktu przekroczenia granicy FIR, np. *EET/EPWW0315*. **NOTE:** for flights involving entry into the airspace of the Warszawa FIR it is required to provide the indicator for Warszawa FIR after the EET indicator, followed by the estimated time of arrival at the FIR boundary crossing point, e.g. *EET/EPWW0315*.
- 3.8.14 **SEL/** – należy wpisać kod SELCAL, jeżeli został przydzielony (w FIR Warszawa podawanie kodu SELCAL nie jest wymagane). **SEL/** – insert the SELCAL Code for aircraft so equipped (in the Warszawa FIR, SELCAL code is not required).
- 3.8.15 **TYP/** – należy wpisać typ statku powietrznego. W przypadku lotów grupowych należy podać typy i liczbę wszystkich statków powietrznych wchodzących w skład formacji, w kolejności analogicznej do zastosowanej podczas zapisu REG/ w polu 18 planu lotu. W przypadku gdy w locie uczestniczy więcej niż jeden statek powietrzny danego typu, należy przed oznacznikiem typu bez odstępu podać ich liczbę, np. *TYP/2F15 5F5 3B2*. **TYP/** – insert the type of aircraft. For formation flights, enter the types and number of all aircraft in the formation, in the same order as used after the REG/ indicator in item 18 of the flight plan. If more than one aircraft of a certain type participates in the flight, insert the number before the type indicator without spaces, e.g. *TYP/2F15 5F5 3B2*.
- 3.8.16 **CODE/** – należy wpisać adres statku powietrznego (wyrażony w postaci kodu alfanumerycznego, składającego się z sześciu znaków szesnastkowego systemu znaków), gdy tego wymaga właściwa władza ATS. **CODE/** – insert the aircraft address (expressed in the form of an alphanumeric code of six hexadecimal characters) when required by the appropriate ATS authority.
- 3.8.17 **DLE/** – należy wskazać planowane opóźnienie na trasie lub w strefie oczekiwania. Należy podać znaczący(e) punkt(y) nawigacyjny(e) trasy, gdzie planowane jest opóźnienie, następnie po znaku „/” czas trwania opóźnienia za pomocą 4 cyfr w formacie hhmm, np. *DLE/MDG0030*. **DLE/** – indicate the planned en-route delay or holding. Insert significant navigation point(s) where the delay is planned, followed by a "/" and the length of delay in four digits using the format hhmm, e.g. *DLE/MDG0030*.
- 3.8.18 **OPR/** – należy podać oznacznik ICAO lub nazwę użytkownika statku powietrznego, jeżeli jest inny niż wynikający z oznacznika ICAO podanego w polu 7 planu lotu. **OPR/** – indicate the ICAO designator or name of the aircraft operating agency, if different from the ICAO designator in item 7 of the flight plan.
- 3.8.19 **ORGN/** – należy wpisać adres AFTN, IATA Type-B lub inne dane kontaktowe nadawcy. **ORGN/** – insert the AFTN or IATA Type-B address, or other contact details of the originator.
- 3.8.20 **PER/** – należy wpisać jedną z następujących liter: A, B, C, D, E, H, określającą dane o osiągach statku powietrznego, opisane w Procedurach służb żeglugi powietrznej – operacje statków powietrznych (PANS-OPS, Doc 8168), tom I – Procedury lotu. **PER/** – insert one of the following letters: A, B, C, D, E, H, indicating aircraft performance data as specified in the Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations, (PANS-OPS, Doc 8168), Volume I – Flight Procedures.
- 3.8.21 **ALTN/** – jeżeli w polu 16 planu lotu wpisano ZZZZ, należy wpisać nazwę lotnisk/a zapasowego docelowego lub miejsca wykonania operacji lotniczej oraz jego współrzędne geograficzne. **ALTN/** – if ZZZZ is inserted in item 16 of the flight plan, insert the name of the destination alternate aerodrome(s) or operating site and its geographical coordinates.

- 3.8.22 **RALT/** – podać oznacznik(i) ICAO dla lotnisk(a) zapasowego(ych) na trasie lotu, określonych w ICAO Doc 7910 lub, jeśli oznacznik nie został przydzielony dla miejsca wykonania operacji lotniczej, podać nazwę i/lub lokalizację za pomocą współrzędnych geograficznych.
- 3.8.23 **TALT/** – podać oznacznik(i) ICAO dla lotnisk(a) zapasowego(ych) po starcie, określonych w ICAO Doc 7910 lub, jeśli oznacznik nie został przydzielony dla miejsca wykonania operacji lotniczej, podać nazwę i/lub lokalizację za pomocą współrzędnych geograficznych.
- 3.8.24 **RIF/** – należy podać szczegóły trasy prowadzącej do ewentualnego zmienionego lotniska docelowego, po czym przyjęty przez ICAO czteroliterowy oznacznik lokalizacji tego lotniska. Zmiana trasy wymaga zmiany zezwolenia podczas lotu.
- 3.8.25 **RMK/** – wpisać tekstem otwartym lub używając zdefiniowanych oznaczeń (np. *IFPSRA – IFPS RE-ROUTE ACCEPTED*, *RTECOORDATC – ROUTE COORDINATED WITH ATC*) inne istotne informacje, w szczególności jeśli są wymagane przez władzę lotniczą.
W przypadku lotów wykonywanych w całości w FIR Warszawa dozwolone jest użycie języka polskiego. W innym przypadku należy użyć języka angielskiego.
- 3.8.26 **RFP/Qn** – ten oznacznik powinien być umieszczony jako pierwszy w polu 18 planu lotu w przypadku, gdy składany jest zastępczy plan lotu. Literę „n” zastąpić należy cyfrą określającą sekwencyjny numer zastępczego planu (od 1 do 9).
- 3.8.27 **STAYINFn/** – należy opisać zadanie specjalne, którego wykonanie jest planowane podczas lotu w miejscu wskazanym oznacznikiem STAYn w polu 15 planu lotu. Literę n zastąpić należy numerem sekwencyjnym opisywanego oznacznika STAY (od 1 do 9).
- 3.8.28 **EUR/PROTECTED** – oznacznik może być użyty tylko dla lotów zastrzeżonych, tzw. wrażliwych (np. związanych z ochroną). Może być on użyty tylko dla lotów IFR wykonywanych całkowicie w IFPZ. Nie jest automatycznie zwolniony z regulacji ATFM. Informacja o planie lotu z EUR/PROTECTED jest zastrzeżona i zatrzymana w NMOC.
- 3.8.29 **RVR/** – należy podać wartość RVR w metrach dla danego lotu, np. *RVR/200*.
- 3.9 **Informacje, których zamieszczenie w polu 18 planu lotu jest dodatkowo wymagane w FIR Warszawa**
- 3.9.1 **RMK/ADIZ** – oznacznik ten umieszcza się w polu 18 planu lotu w przypadku lotów w strefie identyfikacji obrony powietrznej.
- 3.9.2 W przypadku lotów naruszających przestrzeń nad miastami o liczbie mieszkańców określonej w ENR 5.1.4.5 należy umieścić w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ informację potwierdzającą fakt posiadania zgody burmistrza (prezydenta) danego miasta.
- 3.9.3 W przypadku lotów naruszających przestrzeń stref ograniczonych (R) wyznaczonych nad parkami narodowymi należy umieścić w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ informację potwierdzającą fakt posiadania zlecenia lub zgody zarządzającego obiektem lub rejonem chronionym daną strefą R.
UWAGA: wymagania opisane w pkt 3.9.2 i 3.9.3 nie dotyczą lotów wykonywanych zgodnie z opublikowanymi procedurami podejścia do lądowania i odlotu dla lotnisk i lądowisk położonych wewnątrz tych stref oraz lotów statków powietrznych bez napędu w strefach R nad parkami narodowymi, z uwzględnieniem wyjątków zawartych w Załączniku nr 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 stycznia 2019 w sprawie zakazów lub ograniczeń na czas dłuższy niż 3 miesiące.
- 3.9.4 W przypadku lotów naruszających przestrzeń stref zakazanych (P) należy umieścić w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ informację potwierdzającą fakt posiadania zlecenia lub zgody zarządzającego obiektem chronionym daną strefą P.
- 3.9.5 W przypadku gdy Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych udzielił zezwolenia na przekroczenie granicy państwowej i lot obcego wojskowego statku powietrznego w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ umieszcza się dane dotyczące tego zezwolenia.
- 3.9.6 Wszystkie loty wykonywane z lotnisk lub miejsc wykonania operacji lotniczej położonych w FIR Warszawa, na które uzyskano zezwolenie na wyłączenie z regulacji ATFM zgodnie z procedurą opisaną w pkt 8.2 muszą w polu 18 planu lotu umieścić wpis STS/ATFMX, a także po oznaczniku RMK/ wskazać przyczynę nadania tego statusu.
- RALT/** – indicate the ICAO designator(s) for the en-route alternate aerodrome(s) specified in ICAO Doc 7910 or, if no indicator is allocated to the operating site, indicate the name and/or location using geographical coordinates.
- TALT/** – indicate the ICAO location indicators(s) for take-off alternate aerodrome(s), as specified in ICAO Doc 7910 or, if no indicator is allocated to the operating site, indicate the name and/or location using geographical coordinates.
- RIF/** – indicate the route details to the revised destination aerodrome, followed by the ICAO four-letter location indicator of the aerodrome. The revised route is subject to re-clearance in flight.
- RMK/** – insert other relevant information in plain language using defined indicators (e.g. *IFPSRA – IFPS RE-ROUTE ACCEPTED*, *RTECOORDATC – ROUTE COORDINATED WITH ATC*), especially when required by the appropriate ATS authority.
For flights conducted wholly within the Warszawa FIR the use of Polish language is allowed. Otherwise, the English language shall be used.
- RFP/Qn** – this indicator should be inserted as the first entry in item 18 of the flight plan when filing a replacement flight plan. Replace the letter "n" with a sequence number (from 1 to 9) to indicate the replacement plan number.
- STAYINFn/** – describe the special task planned to be carried out during flight in the location indicated by the indicator STAYn in item 15 of the flight plan. Replace the letter "n" with a sequence number (from 1 to 9) to indicate the replacement plan number.
- EUR/PROTECTED** – this indicator may be used only for those flights for which the details should only be available to a restricted audience, so called sensitive flights (e.g. a security sensitive flight). It can be used only for IFR flights performed entirely within the IFPZ. EUR/PROTECTED flight plan information is confidential and retained in NMOC.
- RVR/** – indicate the minimum RVR value in metres for the flight, e.g. *RVR/200*.
- Additional information required to be included in item 18 of the flight plan in the Warszawa FIR**
- RMK/ADIZ** – this indicator shall be inserted in item 18 of the flight plan for flights within the Air Defense Identification Zone.
For flights infringing airspace above urban areas with the number of inhabitants as specified in ENR 5.1.4.5, the information confirming the approval from the mayor (president) of the respective town (city) shall be inserted in item 18 of the flight plan following the indicator RMK/.
- For flights infringing airspace over restricted areas (R) designated above national parks, it is necessary to include in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/, information confirming the order or permission from the entity managing the facility or zone protected by the R area.
NOTE: the requirements described in points 3.9.2 and 3.9.3 do not apply to flights conducted in accordance with published approach and departure procedures for aerodromes and airfields located within these areas, as well as to non-powered aircraft flights in R areas above national parks, taking into account exceptions specified in Annex 3 of the Regulation of the Minister of Infrastructure of 18 January 2019 on the flight restrictions that last no longer than 3 months.
- For flights infringing airspace over prohibited areas (P) it is necessary to include in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/, information confirming the order or permission from the entity managing the facility protected by the P area.
- If the Polish Armed Forces Operational Commander has granted permission for crossing the state border and the flight of a foreign military aircraft in the airspace of the Republic of Poland, the relevant information regarding this permission is to be included in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/.
- All flights conducted from aerodromes or operating sites within the Warszawa FIR which have obtained permission to be exempted from ATFM measures according to the procedure specified in point 8.2 must insert STS/ATFMX in item 18 of the flight plan, and after the indicator RMK/, indicate the reason for granting this status.

- 3.9.7 W przypadku lotów stanowiących przewóz lotniczy, podczas których następuje przekroczenie granicy państwowej nie stanowiącej granicy wewnętrznej strefy Schengen, podczas których następuje lądowanie handlowe, należy w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ umieścić informację na temat przewozu ładunku i/lub poczty zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 300/2008 oraz identyfikator alfanumeryczny nadany przewoźnikowi (ACC3), zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 z późn. zm.
- 3.9.8 W przypadku lotów, na które wydane zostały zezwolenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a które ze względów operacyjnych zmieniły swój znak wywoławczy (np.: w celu uniknięcia tzw. "callsign confusion") należy w polu 18 planu lotu po oznaczniku RMK/ umieścić identyfikator rejsu zgodny z wydanym zezwoleniem.
- 3.9.9 W przypadku planu lotu na wykonanie części lotu należy po oznaczniku RMK/ podać informację, którego segmentu trasy lotu dotyczy plan lotu, oraz podać punkty początkowy i/lub końcowy tego segmentu zgodnie z pkt.1.3.3.
- 3.9.10 W FIR Warszawa dla operacji lotniczych wykonywanych jako OAT w polu 18 planu lotu należy po oznaczniku RMK/ umieścić zapis OAT OVER POLAND.
- 3.9.11 Na wypadek konieczności uzyskania dodatkowych informacji dotyczących planowanego lotu, przedstawiający plan lotu powinien zapewnić możliwość nawiązania kontaktu z załogą przed lotem. Preferowany sposób zapewnienia kontaktu to podanie w polu 18 planu lotu numeru telefonicznego.
- 3.10 **Pole 19 – miejsce na dodatkowe wymagania**
- 3.10.1 Po oznaczniku E/: wpisać czterocyfrową grupę podającą zapas paliwa w godzinach i minutach.
- 3.10.2 Po oznaczniku P/: wpisać całkowitą liczbę osób (pasażerów i załogi) na pokładzie, lub TBN gdy całkowita liczba osób nie jest znana w czasie składania planu lotu.
- 3.10.3 Po oznaczniku R/:
- skreślić U, jeżeli UHF na częstotliwości 243,0 MHz nie jest dostępna;
 - skreślić V, jeżeli VHF na częstotliwości 121,5 MHz nie jest dostępna;
 - skreślić E, jeżeli awaryjna radiolatarnia pokładowa (ELT) nie jest dostępna.
- 3.10.4 Po oznaczniku S/:
- skreślić wszystkie wskaźniki, jeżeli nie ma wyposażenia do przetrwania;
 - skreślić P, jeżeli nie ma polarnego wyposażenia do przetrwania;
 - skreślić D, jeżeli nie ma pustynnego wyposażenia do przetrwania;
 - skreślić M, jeżeli nie ma morskiego wyposażenia do przetrwania;
 - skreślić J, jeżeli nie ma wyposażenia do przetrwania w dżungli.
- 3.10.5 Po oznaczniku J/:
- skreślić wszystkie wskaźniki, jeżeli nie ma wyposażenia w kamizelki;
 - skreślić L, jeżeli kamizelki nie są wyposażone w źródło światła;
 - skreślić F, jeżeli kamizelki nie są wyposażone w środki fluorescencyjne;
 - skreślić U lub V lub obie, jak w przypadku oznacznika R/ wyżej, dla podania wyposażenia kamizelek w urządzenia radiowe.
- 3.10.6 Po oznaczniku D/:
- skreślić wskaźniki D i C, jeżeli nie ma tratw lub wpisać liczbę tratw i całkowitą pojemność wszystkich posiadanych tratw wyrażoną liczbą osób;
 - skreślić oznacznik C, jeżeli tratwy nie mają pokryć;
 - wpisać kolor posiadanych tratw.
- 3.10.7 Po oznaczniku A/: wpisać kolor statku powietrznego i jego charakterystyczne oznaczenia.
- 3.10.8 Po oznaczniku N(UWAGI): skreślić wskaźnik N, jeżeli nie ma uwag, lub podać inne posiadane urządzenia ratunkowe i uwagi odnośnie do tego sprzętu.
- 3.10.9 Po oznaczniku C/: wpisać nazwisko dowódcy statku powietrznego.
W miejscu „Złożony przez” wpisać nazwę organu lub jednostki lub nazwisko osoby przedstawiającej plan lotu.
Miejsce na dodatkowe wymagania – wpisać, jeżeli dotyczy.
- For air transport flights crossing a state border which is not an inner border of the Schengen area and where commercial landing occurs, it is necessary to include in item 18 of the flight plan information regarding the transport of cargo and/or mail in accordance with Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council, as well as the alphanumeric identifier assigned to the carrier (ACC3), in accordance with Commission Regulation (EU) 2015/1998 of 5 November 2015, as amended.
- For flights for which permissions have been issued by the President of the Civil Aviation Authority and which have changed their call sign for operational reasons (e.g. to avoid callsign confusion), it is necessary to include the flight identifier, in accordance with the issued permission, in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/.
- In the case of a flight plan for a portion of flight, it is necessary to provide, after the indicator RMK/, information specifying the flight segment the flight plan refers to, as well as the initial and/or final point of that segment, in accordance with point 1.3.3.
- For flight operations conducted as operational air traffic (OAT), the entry OAT OVER POLAND shall be inserted in item 18 of the flight plan, after the indicator RMK/.
- In the event that additional information regarding the planned flight needs to be obtained, the originator of the flight plan should provide the means of contacting the crew before the flight. The preferred method of ensuring contact is to provide a telephone number in item 18 of the flight plan.
- Item 19 – supplementary information**
- After E/: insert a 4-figure group giving the fuel endurance in hours and minutes.
- After P/: insert the total number of persons (passengers and crew) on board, or TBN if the total number of persons is not known at the time of filing.
- After R/:
- cross out U if UHF on frequency 243.00 MHz is not available;
 - cross out V if VHF on frequency 121.500 MHz is not available;
 - cross out E if emergency location transmitter (ELT) is not available.
- After S/:
- cross out all indicators if survival equipment is not carried;
 - cross out P if polar survival equipment is not carried;
 - cross out D if desert survival equipment is not carried;
 - cross out M if maritime survival equipment is not carried;
 - cross out J if jungle survival equipment is not carried.
- After J/:
- cross out all indicators if life jackets are not carried;
 - cross out L if life jackets are not equipped with lights;
 - cross out F if life jackets are not equipped with fluorescein;
 - cross out U and/or V; as in R/ (above) to indicate radio capability of jackets, if any.
- After D/:
- cross out indicators D and C if no dinghies are carried or total capacity, in persons, of all dinghies carried;
 - cross out indicator C if dinghies are not covered;
 - insert colour of dinghies if carried.
- After D/: insert colour of aircraft and significant markings.
- After D/(REMARKS): cross out indicator N if no remarks, or insert any other survival equipment carried and any other remarks regarding survival equipment.
- After C/: insert name of pilot-in-command.
- In the FILED BY field, insert the name of the authority or unit or the name of the person filing the flight plan.
- SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS – fill in if applicable.

- 3.11 Aby otrzymać Biuletyn Informacji Przed Lotem (PIB) na podstawie nadesłanego planu lotu, należy zaznaczyć odpowiednie pole wyboru w prawym dolnym rogu formularza (Request PIB – Y/N) oraz dopisać adres e-mail, na który PIB ma zostać wysłany.

4. DYSTRYBUCJA PLANÓW LOTÓW

- 4.1 IFPS jest jedynym źródłem dystrybucji planów lotów przedstawianych na operacje lotnicze wykonywane w całości lub w części według przepisów IFR/GAT oraz wykonywane w całości lub w części w IFPS dla wszystkich organów ATS w strefie IFPS.

UWAGA: w FIR Warszawa plany lotów na krajowe loty OAT/GAT i GAT/OAT mogą być dystrybuowane bezpośrednio na adres AFTN: EPWWZEZX, z pominięciem IFPS.

- 4.2 Niestosowanie się do zasad planowania lotów w FIR Warszawa może spowodować odrzucenie planu lotu przez polskie organy ATS oraz brak możliwości wykonania operacji lotniczej, nawet pomimo wcześniejszej akceptacji takiego planu przez IFPS.

- 4.3 Biura Odpraw Załóg (ARO) na terenie Polski przyjmują plany lotów zgodne z formularzem planu lotu ICAO. Biura Odpraw Załóg mogą odrzucić plan lotu niespełniający wymogów dotyczących formy i zawartości formularza ICAO.

- 4.4 Biura Odpraw Załóg przyjmują plany lotów (IFR i VFR):

- telefonicznie;
- za pośrednictwem e-mail: aro@pansa.pl;
- w wersji elektronicznej z wykorzystaniem systemu Integrated Web Briefing (IWB) dostępnym pod adresem: iwb.pansa.pl;
- za pośrednictwem sieci AFTN;
- faksem;
- poprzez stosowne aplikacje internetowe;
- przedstawiane osobiście w Biurach Odpraw Załóg.

UWAGA: użytkownik przestrzeni powietrznej bezpośrednio przed wykonaniem operacji lotniczej zobowiązany jest do upewnienia się, czy przedstawiony przez niego plan lotu nie został odrzucony.

Trasa lotu na i poniżej FL095, zawarta w przyjętym przez Biuro Odpraw Załóg planie lotu, nie jest weryfikowana pod względem kolizyjności z aktywnymi elementami struktur przestrzeni powietrznej. Obowiązkiem dowódcy statku powietrznego jest zweryfikowanie kolizyjności planowanej trasy lotu z aktywnymi elementami struktur przestrzeni powietrznej. Biuro Odpraw Załóg umożliwia użytkownikom przestrzeni powietrznej samodzielne sprawdzenie kolizyjności planowanej trasy lotu z aktywnymi elementami struktur przestrzeni powietrznej, wykorzystując do tego celu funkcjonalność systemu Integrated Web Briefing (iwb.pansa.pl). Informacje o dostępności przestrzeni powietrznej są publikowane w dokumentach AUP/UUP oraz dostępne poprzez kontakt telefoniczny z zespołem ASM3 (tel: +48-22-574-5733, +48-22-574-5734; fax: +48-22-574-5735).

- 4.5 Przedstawienie planu lotu wymagane jest dla:

- lotów w całości lub w części wykonywanych według przepisów IFR;
- lotów VFR:
 - w całości lub w części wykonywanych w przestrzeni powietrznej kontrolowanej,
 - zaplanowanych do wykonania w nocy, jeżeli ich wykonanie wiąże się z opuszczeniem sąsiedztwa lotniska,
 - dla których ma być zapewniona służba informacji powietrznej i służba alarmowa,
 - międzynarodowych z przekroczeniem granicy państwowej stanowiącej granicę zewnętrzną strefy Schengen,
 - zaplanowanych w całości lub w części w ADIZ, z uwzględnieniem ENR 5.2.2 pkt 2.

UWAGA 1: nie zaleca się ponownego przesyłania nowego planu lotu, o ile plan lotu przedstawiony na ten sam lot nie został zakończony lub nieważniony.

UWAGA 2: w FIR Warszawa każdy przedstawiony plan lotu może dotyczyć wyłącznie jednego lotu (od startu do lądowania statku powietrznego). Oznacza to, że wykonanie więcej niż jednego lotu na podstawie tego samego planu lotu jest niedozwolone.

To receive a Pre-flight Information Bulletin (PIB) based on the submitted flight plan, tick one box as appropriate in the bottom right corner of the form (Request PIB - Y/N), and provide the e-mail address to which the PIB shall be sent.

FLIGHT PLAN DISTRIBUTION

IFPS is the sole source for the distribution to ATS units within the IFPS of flight plans for operations conducted wholly or partly as IFR/GAT flights and conducted wholly or partly within the IFPS.

NOTE: in the WARSZAWA FIR, flight plans for domestic OAT/GAT and GAT/OAT flights may be distributed directly to the AFTN address: EPWWZEZX, bypassing the IFPS.

Failure to comply with flight planning procedures in the Warszawa FIR may result in the rejection of the flight plan by Polish ATS units and the inability to carry out the flight, even if the plan has been previously accepted by the IFPS.

The ATS Reporting Offices (AROs) in Poland accept flight plans in accordance with the ICAO flight plan form. The ATS Reporting Offices may reject a flight plan that does not meet the requirements regarding the format and content of the ICAO flight plan form.

The ATS Reporting Offices accept flight plans (IFR and VFR) as follows:

- by telephone;
- by e-mail: aro@pansa.pl;
- in electronic format through the Integrated Web Briefing (IWB) at: iwb.pansa.pl;
- via AFTN;
- by fax;
- through relevant online applications;
- filed in person at the ATS Reporting Offices.

NOTE: the airspace user is responsible for ensuring before flight that their submitted flight plan has not been rejected.

The flight route contained in the flight plan accepted by an ATS Reporting Office, at and below FL095, is not verified for risk of conflict with active airspace structures. It is the responsibility of the pilot-in-command to verify the risk of conflict of the planned flight route with active airspace structures. An ATS Reporting Office enables airspace users to independently check the risk of conflict of the planned flight route with active airspace structure elements using the functionality of the Integrated Web Briefing system (iwb.pansa.pl). Information on airspace availability is published in the AUP/UUP and is available through telephone contact with the ASM3 team (phones: +48-22-574-5733, +48-22-574-5734; fax: +48-22-574-5735).

The submission of a flight plan is required for the following flights:

- flights conducted wholly or partly under IFR;
- VFR flights:
- conducted wholly or partly in controlled airspace,
 - planned to operate at night if leaving the vicinity of an aerodrome,
 - requiring air traffic information and alerting service,
 - international flights crossing the state border that serves as the external border of the Schengen Area,
 - planned wholly or partly in the ADIZ, subject to ENR 5.2.2 point 2.

NOTE 1: it is not recommended to submit a new flight plan unless the previous flight plan for the same flight has been closed or cancelled.

NOTE 2: in the Warszawa FIR, each submitted flight plan can only refer to one flight (from take-off to landing of an aircraft). This means that conducting more than one flight based on the same flight plan is not permitted.

UWAGA 3: statek powietrzny znajduje się w sąsiedztwie lotniska, gdy wykonuje lot w kręgu nadlotniskowym, względnie wchodzi w ten krąg lub go opuszcza (SERA art. 2 pkt 9 i 10).

UWAGA 4: jeżeli lot odbywa się z lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej, na którym nie ma służby ATS, zapewnienie służby alarmowej i służby informacji powietrznej, oprócz przedstawienia planu lotu, wymaga dodatkowo od dowódcy statku powietrznego aktywacji/uruchomienia planu lotu. Aktywacja/uruchomienie planu lotu odbywa się poprzez podanie godziny startu:

- telefonicznie do Biura Odpraw Załóg (ARO),
- przez radio lub telefon do właściwego ośrodka FIS.

UWAGA 5: w przypadku lotów VFR w przestrzeni klasy G, w ADIZ wymagane jest zgodnie z pkt 3.9 a) wpisanie w planie lotu oznacznika ADIZ oraz dodatkowo powiadomienie bezpośrednio przed startem organu ATS, odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot (właściwy terytorialnie ośrodek FIS).

UWAGA 6: w strefach ADIZ, za zgodą właściwego organu (Centrum Operacji Powietrznych – Dowództwo Komponentu Powietrznego, tel.: +48-261-828-766) dopuszcza się loty statków powietrznych, które nie posiadają wyposażenia umożliwiającego utrzymanie dwustronnej łączności z organami ATS, bez złożenia planu lotu i po poinformowaniu organu ATS odpowiedzialnego za przestrzeń, w której ma być wykonywany lot lub AMC Polska o lokalizacji i czasie lotów.

4.6 Przedstawienia planu lotu nie wymagają loty:

- a) wykonywane według przepisów VFR w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej, z wyjątkiem zaplanowanych w całości lub w części w ADIZ, z uwzględnieniem ENR 5.2.2 pkt 2.
- b) międzynarodowe wykonywane według przepisów VFR w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej z przecięciem granicy państwowej nie stanowiącej granicy zewnętrznej strefy Schengen.
- c) wykonywane według przepisów VFR w nocy w sąsiedztwie lotniska;
- d) loty AIR POLICING;
- e) loty spełniające warunki określone w ENR 5.2.2 pkt 2.

UWAGA: użytkownicy przestrzeni powietrznej nie są zwolnieni z obowiązku przedstawiania planów lotów na operacje lotnicze z przekroczeniem granicy Polski z krajami strefy Schengen, wykonywane w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR), jeżeli taki obowiązek nakładają przepisy tych krajów.

4.7 Plan lotu może być przedstawiony z maksymalnym wyprzedzeniem 120 godzin przed EOBT.

4.8 Wyprzedzenie czasowe z jakim należy przestawiać plany lotów to:

- a) w przypadku lotów podlegających regulacjom ATFM, planowanych do wykonania w całości lub w części według przepisów IFR/GAT i których trasa planowana jest w całości lub w części w strefie IFPPZ – co najmniej 3 godziny przed EOBT;
- b) w przypadku przedstawiania planów lotów na loty niepodlegające regulacjom ATFM, planowane do wykonania w całości lub w części według przepisów IFR/GAT – co najmniej 1 godzinę przed EOBT;
- c) w przypadku przedstawiania planów lotów na loty według przepisów VFR, zaplanowane w całości w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej – co najmniej 30 minut przed EOBT;
- d) w przypadku przedstawiania planów lotów na loty według przepisów VFR, zaplanowane w całości lub w części w przestrzeni powietrznej kontrolowanej – co najmniej 1 godzinę przed EOBT;
- e) w przypadku przedstawiania planów lotów na loty planowane według przepisów VFR, podczas których nastąpi przekroczenie granicy FIR Warszawa – co najmniej 1 godzinę przed EOBT;
- f) w przypadku przedstawiania planów lotów na loty według przepisów VFR, podczas których planowany jest wlot w przestrzeń kontrolowaną – co najmniej 1 godzinę przed EOBT;
- g) w przypadku składania zastępczych planów lotu (RFP) ostatni z nich powinien zostać przedstawiony co najmniej 30 minut przed EOBT.

4.9 Każde opóźnienie w przedstawieniu planu lotu może skutkować jego odrzuceniem.

NOTE 3: an aircraft is considered to be in the vicinity of an aerodrome when it is flying in the aerodrome traffic circuit, entering or leaving the circuit (SERA Article 2 (9) and (10)).

NOTE 4: when a flight is carried out from an aerodrome or operating site where ATS is not provided, the provision of alerting service requires the pilot-in-command additionally to open/activate a flight plan. A flight plan is opened/activated by providing the take-off time:

- by phone to an ATS Reporting Office (ARO),
- by radio or phone to the relevant FIS unit.

NOTE 5: for VFR flights in Class G airspace within the ADIZ, it is required, according to point 3.9 a), to include the indicator ADIZ in the flight plan and additionally notify the ATS unit responsible for the airspace where the flight will be conducted (the territorially competent FIS unit) immediately before take-off.

NOTE 6: within an ADIZ, with the permission of a relevant military unit (Air Operations Centre – Air Component Command, phone: +48-261-828-766), flights of aircraft without equipment enabling two-way radio communication with ATC units are permitted without a filed flight plan. In such a case, the ATS unit responsible for the area in which the flight is to be conducted or AMC Poland shall be notified of the location and time of flights.

The submission of a flight plan is not required for the following flights:

VFR flights conducted within uncontrolled airspace, except for those planned wholly or partly within an ADIZ, subject to ENR 5.2.2 point 2.

international VFR flights conducted within uncontrolled airspace, crossing a state border that does not constitute the external border of the Schengen Area.

VFR flights conducted at night in the vicinity of an aerodrome;

AIR POLICING flights;

flights that meet the conditions specified in ENR 5.2.2 point 2.

NOTE: airspace users are not exempted from the obligation to submit flight plans for flights crossing the Polish border with Schengen area countries, conducted under VFR within uncontrolled airspace, if such obligation is imposed by the regulations of those countries.

Flight plans may be submitted up to a maximum of 120 hours in advance of the EOBT.

The time parameters for the submission of flight plans are as follows:

for flights subject to ATFM measures, intended to be conducted wholly or partly as IFR/GAT and the route of which is planned wholly or partly within the IFPPZ – at least 3 hours prior to the EOBT;

for flight plans for flights not subject to ATFM measures, intended to be conducted wholly or partly as IFR/GAT – at least 1 hour prior to the EOBT;

for flight plans for flights under VFR planned wholly within uncontrolled airspace – at least 30 minutes prior to the EOBT;

for flight plans for flights under VFR planned wholly or partly within controlled airspace – at least 1 hour prior to the EOBT;

for flight plans for flights planned to be conducted under VFR, crossing the Warszawa FIR boundary – at least 1 hour prior to the EOBT;

for flight plans for flights under VFR with planned entry into controlled airspace – at least 1 hour prior to the EOBT;

when filing replacement flight plans (RFPs), the last RFP shall be filed at least 30 min prior to the EOBT;

Any delay in submitting a flight plan may result in its rejection.

4.10 Polskie służby ATS nie ponoszą żadnej odpowiedzialności z tytułu jakichkolwiek konsekwencji wynikających z błędów popełnionych przez użytkownika przy określaniu trasy lotu w planie lotu IFR (wydłużenie czasu trwania i/lub trasy lotu, zwiększone opłaty nawigacyjne, opóźnienie czasów EOBT i ETA itp.).

5. ZMIANY W PLANIE LOTU

5.1 Zmiany w planie lotu przed rozpoczęciem operacji lotniczej

5.1.1 Przedstawiony plan lotu w razie potrzeby może podlegać aktualizacji zarówno w zakresie zmian EOBT, jak i innych danych zawartych w planie lotu, z wyłączeniem danych zawartych w tak zwanych "polach kluczowych", których modyfikacje nie są dopuszczalne:

- znak rozpoznawczy statku powietrznego;
- lotnisko odlotu lub miejsce wykonania operacji lotniczej;
- lotnisko docelowe lub miejsce wykonania operacji lotniczej;
- data lotu.

UWAGA: w praktyce może dojść do akceptowanej zmiany DOF w sytuacji, kiedy nastąpi zmiana EOBT o wartość przesuwającą EOBT na godzinę 00:00 lub późniejszą.

5.1.2 Zmiany w planie lotu mogą być dokonywane depeszami DLA lub CHG.

5.1.3 Depeszą DLA możliwa jest zmiana tylko EOBT, przy czym niedozwolona jest zmiana EOBT na czas wcześniejszy względem pierwotnie planowanego, tzw. „negative delay”. Maksymalne przesunięcie EOBT nie może być większe niż o 20 godzin. Depesza DLA musi zawierać następujące informacje:

- pole 7 – znak rozpoznawczy statku powietrznego;
- pole 13 – lotnisko startu i nowy zmieniony EOBT;
- pole 16 – lotnisko docelowe;
- pole 18 – tylko datę lotu.

5.1.3.1 Dla lotów podlegających regulacjom ATFM należy zgłaszać wszelkie zmiany EOBT większe niż 15 minut.

5.1.3.2 Dla lotów nie podlegających regulacjom ATFM należy zgłaszać wszelkie zmiany EOBT większe niż 30 minut.

5.1.3.3 W przypadku konieczności zmiany EOBT na czas wcześniejszy względem pierwotnie planowanego należy unieważnić plan lotu depeszą CNL i przedstawić nowy plan lotu ze zmienionym EOBT.

5.1.4 Depeszą CHG możliwe są zmiany zarówno EOBT (z zastrzeżeniami jak w pkt 5.1.3), jak i innych danych zawartych w planie lotu, z wyjątkiem danych zawartych w polach kluczowych. Depesza CHG musi zawierać następujące informacje:

- pole 7 – znak rozpoznawczy statku powietrznego;
- pole 13 – lotnisko startu i nowy zmieniony EOBT;
- pole 16 – lotnisko docelowe;
- pole 18 – tylko datę lotu;
- pole 22 ICAO zawierające wszystkie pola, w których dokonywane są zmiany.

W przypadku zmiany w polach 18 i/lub 19 pole 22 powinno zawierać wszystkie elementy pola 18 i/lub 19, również te, które nie podlegają zmianie.

5.1.5 W sytuacji, kiedy zostały przedstawione dwa lub więcej plany lotów na operacje o identycznych polach kluczowych nie podlegające regulacjom ATFM, do zmiany EOBT w jednym lub więcej z nich zaleca się użycie depeszy CHG.

UWAGA: miejsce, w którym należy przedstawiać depesze modyfikujące DLA i/lub CHG powinno być identyczne jak podczas przedstawiania planu lotu.

5.2 Zmiany w planie lotu w trakcie wykonywania operacji lotniczej

5.2.1 W przypadku zmian w planie lotu w trakcie lotu załoga przekazuje modyfikacje odpowiednim służbom ruchu lotniczego (FIS, ATC).

5.2.2 Z wyjątkiem nieumyślnego odstąpienia od przedstawionego planu lotu, w przypadku planu lotu na lot IFR lub lot VFR wykonywany jako lot kontrolowany, odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego zgłaszane są – tak szybko, jak jest to możliwe – wszystkie zmiany do tego planu. Natomiast w przypadku innych lotów VFR w przestrzeni niekontrolowanej odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego zgłaszane są – tak szybko, jak jest to możliwe – znaczące zmiany w planie lotu (SERA.4015).

Polish ATS bear no responsibility for any consequences resulting from errors made by the user in determining the flight route in an IFR flight plan (extended duration and/or route, increased navigation fees, delayed EOBT and ETA, etc.).

CHANGES TO A FLIGHT PLAN

Changes to a flight plan before flight

A submitted flight plan may be updated, if necessary, regarding changes to the EOBT and other data contained in the flight plan, excluding data in the so-called key fields which shall not be modified

- aircraft identification;
- aerodrome of departure or operating site;
- aerodrome of destination or operating site;
- date of flight.

NOTE: in practice, an accepted change to the DOF may occur when the EOBT is shifted to a time at or after 00:00.

Changes to a flight plan can be made using DLA or CHG messages.

The DLA message allows for changes only to the EOBT, while changing the EOBT to an earlier time than originally planned (negative delay) is not allowed. The maximum adjustment of the EOBT cannot exceed 20 hours. The DLA message must include the following information:

- item 7 – aircraft identification;
- item 13 – departure aerodrome and new revised EOBT;
- item 16 – destination aerodrome;
- item 18 – date of flight only.

For flights subject to ATFM measures, any changes to the EOBT greater than 15 minutes shall be reported.

For flights not subject to ATFM measures, any changes to the EOBT greater than 30 minutes shall be reported.

If it is necessary to change the EOBT to an earlier time than originally planned, the flight plan must be cancelled using a CNL message, and a new flight plan with the revised EOBT shall be submitted.

The CHG message allows for changes to both the EOBT (with the restrictions mentioned in point 5.1.3) and other data contained in the flight plan, excluding data in the key items. The CHG message must include the following information:

- item 7 – aircraft identification;
- item 13 – departure aerodrome and revised EOBT;
- item 16 – destination aerodrome;
- item 18 – date of flight only.

ICAO item 22 containing all the items to which changes are made.

In the event of changes to items 18 and/or 19, item 22 should include all elements of item 18 and/or 19, including those that remain unchanged.

When multiple flight plans have been submitted for operations with identical key fields and not subject to ATFM regulations, it is recommended to use the CHG message to change the EOBT in one or more of them.

NOTE: the place where DLA and/or CHG messages are submitted should be the same as when submitting the flight plan.

Changes to a flight plan during flight

In the case of changes to the flight plan during flight, the crew shall communicate the changes to the appropriate air traffic services (FIS, ATC).

Except when inadvertently deviating from the submitted flight plan, all changes to a flight plan submitted for an IFR flight, or a VFR flight operated as a controlled flight, shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit. For other VFR flights, significant changes to a flight plan shall be reported as soon as practicable to the appropriate air traffic services unit (SERA.4015).

5.2.3 Jeżeli przedstawione przed odlotem informacje dotyczące zapasu paliwa lub liczby wszystkich osób na pokładzie nie będą ściśle w chwili odlotu, stanowią one istotne zmiany do planu lotu i podlegają zgłoszeniu (SERA.4015).

6. UNIEWAŻNIANIE PLANU LOTU

6.1 Unieważnienie planu lotu przed laniem

Przedstawiony plan lotu może zostać unieważniony/skasowany przy użyciu depechy CNL. Depesza typu CNL musi zawierać:

- pole 7 – znak rozpoznawczy statku powietrznego;
- pole 13 – lotnisko startu i EOBT;
- pole 16 – lotnisko docelowe;
- pole 18 – tylko data lotu.

UWAGA 1: dystrybucja depechy CNL powinna odbywać się w sposób i zgodnie z zasadami dotyczącymi przedstawionego planu lotu, z którym jest związana.

UWAGA 2: w przypadku opóźnienia przewyższającego przewidywany czas odblokowania o 30 minut dla lotu kontrolowanego lub opóźnienia wynoszącego 1 godzinę dla lotu niekontrolowanego, dla których został przedstawiony plan lotu, plan ten powinien być poprawiony lub należy przedstawić nowy plan lotu, anulując poprzedni w zależności od tego, co jest stosowane.

6.2 Unieważnienie planu lotu w trakcie wykonywania operacji lotniczej

6.2.1 Przedstawiony plan lotu może zostać zakończony w trakcie wykonywania operacji lotniczej (nie dotyczy operacji wykonywanych w ADIZ), co oznacza że zostanie on unieważniony na dalszą część operacji. Zakończenie planu lotu może dotyczyć zarówno planu lotu przedstawionego na część trasy, po przekroczeniu punktu końcowego planowanej trasy, jak również planu lotu przedstawionego na całość trasy lotu, jeśli dowódca statku powietrznego zdecydował o rezygnacji z zapewnienia służby informacji powietrznej i służby alarmowej na dalszą część trasy.

6.2.2 Zakończenie planu lotu w trakcie trwania operacji lotniczej należy zgłosić poprzez podanie meldunku o zakończeniu części lotu lub meldunku o rezygnacji z zapewnienia służby informacji powietrznej i służby alarmowej odpowiedniemu organowi służb ruchu lotniczego.

UWAGA 1: w przypadku skróconego planu lotu (opisanego w pkt 1.3.4), odcinkowego planu lotu (opisanego w punktach 1.3.3.3 – segment dla DEPFPL oraz 1.3.3.5 – segment dla RTEFPL), w których plan lotu kończy się w trakcie lotu, należy złożyć meldunek o zakończeniu tej części lotu, na którą plan lotu został przedstawiony. Złożenie meldunku oznacza zakończenie planu lotu. Fakt zapewnienia służby radarowej nie zwalnia pilota z obowiązku złożenia meldunku.

UWAGA 2: przykładowy meldunek o zakończeniu planu lotu, którego trasa kończy się w trakcie lotu w przestrzeni niekontrolowanej brzmi następująco: „SP-ABC/ABC123, proszę o zakończenie mojego planu lotu, pkt TANGO, godz. 12.20”.

7. ZAKOŃCZENIE PLANU LOTU

7.1 Zgodnie z SERA.4020, obowiązkiem załogi jest złożenie meldunku o przylocie niezwłocznie po lądowaniu.

7.2 Zgłaszając telefonicznie meldunek o przylocie, należy podać:

- znak rozpoznawczy statku powietrznego;
- lotnisko odlotu lub miejsce wykonania operacji lotniczej;
- lotnisko docelowe lub miejsce wykonania operacji lotniczej (tylko w przypadku zmiany miejsca lądowania);
- lotnisko przylotu lub miejsce wykonania operacji lotniczej;
- czas przylotu.

UWAGA: po 30 minutach od przewidywanego zakończenia planu lotu w przypadku braku informacji o zakończeniu planu lotu lub lądowaniu uruchamiana jest służba alarmowa.

7.3 Jeżeli lądowanie odbyło się w miejscu, w którym nie jest zapewniana służba ruchu lotniczego, zakończenie (zamknięcie) planu lotu należy zgłosić telefonicznie do Biura Odpraw Załóg (ARO), tel.: +48-22-574-7173; lub odpowiedniego terytorialnie dla miejsca lądowania sektora FIS zgodnie z poniższym wykazem.

- Rejon odpowiedzialności sektora FIS Gdańsk:
- FIS Gdańsk Wschód:
+48-22-574-7485, +48-58-340-7485, +48-81-452-7485;
+48-58-340-7461, +48-81-452-746;

Information submitted prior to departure regarding fuel endurance or total number of persons carried on board, if incorrect at time of departure, constitutes a significant change to the flight plan and as such shall be reported (SERA.4015).

CANCELLATION OF A FLIGHT PLAN

Cancellation of a flight plan before flight

A submitted flight plan may be cancelled using a CNL message. The CNL message must include:

- item 7 – aircraft identification;
- item 13 – departure aerodrome and EOBT;
- item 16 – destination aerodrome;
- item 18 – date of flight only.

NOTE 1: the distribution of a CNL message should be done in a manner and according to the rules applicable to the presented flight plan it is associated with.

NOTE 2: In the event of a delay exceeding the estimated off-block time by 30 minutes for a controlled flight or a delay of 1 hour for an uncontrolled flight, for which a flight plan has been submitted, the plan should be revised, or a new flight plan shall be submitted, cancelling the previous one depending on what is applicable.

Cancellation of a flight plan during flight

A submitted flight plan can be closed during the flight operation (excluding operations conducted in ADIZ), which means it will be cancelled for the remaining part of the flight. The closure of the flight plan can apply to both a flight plan submitted for a portion of the route after passing the planned final point of the route, as well as a flight plan submitted for the entire route if the pilot-in-command has decided not to use flight information service and alerting service for the remaining part of the route.

The closure of a flight plan during flight shall be notified by providing a report to the appropriate air traffic services unit on the closure of the portion of flight or a report on the decision not to use flight information service and alerting service.

NOTE 1: for an abbreviated flight plan (described in point 1.3.4), a flight plan for a portion of flight (described in points 1.3.3.3 – segment for DEPFPL, and 1.3.3.5 – segment for RTEFPL), where the flight plan closes during flight, a report on the closure of the portion of flight for which the flight plan was submitted. Submitting the message shall mean the closure of the flight plan. The provision of radar service does not exempt the pilot from the obligation to submit the report.

NOTE 2: an example of a report on the closure of a flight plan with the route terminating during flight in uncontrolled airspace would be as follows: "SP-ABC/ABC123, request to close flight plan, point TANGO, time 12:20."

CLOSING A FLIGHT PLAN

In accordance with SERA.4020, the flight crew is obliged to make an arrival report at the earliest possible moment after landing.

An arrival report by phone shall contain the following information:

- aircraft identification;
- departure aerodrome or operating site;
- destination aerodrome or operating site (only in the case of a diversionary landing);
- arrival aerodrome or operating site;
- time of arrival.

NOTE: if there is no information about the closure of the flight plan or landing within 30 minutes of the estimated end of the flight plan, the alerting service is activated.

If the landing takes place at a location where air traffic service is not provided, the closure of the flight plan shall be reported by phone to the ATS Reporting Office (ARO), phone +48-22-574-7173; or FIS sector territorially competent for the landing site according to the list below.

- Gdańsk FIS sector area of responsibility:
- Gdańsk FIS East:
+48-22-574-7485, +48-58-340-7485, +48-81-452-7485;
+48-58-340-7461, +48-81-452-746;

<p>+48-22-574-7486, +48-58-340-7486, +48-81-452-7486 (faks). - FIS Gdańsk Zachód: +48-22-574-7495, +48-58-340-7495, +48-81-452-7495; +48-58-340-7461, +48-81-452-7461; +48-22-574-7486, +48-58-340-7486, +48-81-452-7486 (faks).</p> <p>b) Rejon odpowiedzialności sektora FIS Warszawa: - FIS Warszawa: +48-22-574-5585, +48-81-452-5585; +48-22-574-5588, +48-81-452-5588; +48-22-574-5586, +48-81-452-5586 (faks).</p> <p>c) Rejon odpowiedzialności sektora FIS Kraków: - FIS Kraków: +48-22-574-7585, +48-12-639-7585, +48-81-452-7585; +48-22-574-7588, +48-12-639-7588, +48-81-452-7588; +48-22-574-7586, +48-81-452-7586 (faks).</p> <p>d) Rejon odpowiedzialności sektora FIS Poznań Północ: - FIS Poznań Północ: +48-22-574-7385, +48-61-896-7385, +48-81-452-7385; +48-22-574-7393, +48-61-896-7393, +48-81-452-7393; +48-22-574-7586, +48-81-452-7586 (faks).</p> <p>e) Rejon odpowiedzialności sektora FIS Poznań Południe: - FIS Poznań Południe: +48-22-574-7387, +48-61-896-7387, +48-81-452-7387; +48-22-574-7394, +48-61-896-7394, +48-81-452-7394; +48-22-574-7586, +48-81-452-7586 (faks).</p> <p>7.4 W przypadku braku możliwości nawiązania kontaktu telefonicznego z właściwym sektorem FIS lub ARO, zakończenie (zamknięcie) planu lotu powinno być zgłoszone do innego wymienionego powyżej sektora FIS, podając:</p> <p>a) nazwę sektora FIS, w którym nastąpiło lądowanie; b) wszystkie informacje zawarte w pkt 7.2.</p> <p>7.5 Jeżeli wiadomo, że urządzenia łączności na lotnisku przylotu lub w miejscu operacji lotniczej są niewystarczające i jeżeli nie ma innego sposobu przesłania z ziemi meldunków o przylocie, podejmuje się następujące działania. Tuż przed lądowaniem pilot dowódca statku powietrznego, jeżeli jest to możliwe, nadaje do właściwego organu służb ruchu lotniczego depeszę odpowiadającą meldunkowi o przylocie.</p> <p>7.6 Zakończenie planu lotu (nadanie depeszy odpowiadającej meldunkowi o przylocie) oznacza rezygnację z usług zapewnienia służby alarmowej i służby informacji powietrznej, związanej z danym planem lotu. UWAGA: ze względów bezpieczeństwa ten sposób kończenia planu lotu zalecany jest jedynie w przypadku braku możliwości skorzystania z innych sposobów.</p> <p>7.7 Złożenie meldunku o przylocie nie jest wymagane po wylądowaniu na lotnisku, na którym zapewniane są służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że komunikacja radiowa lub sygnały wzrokowe wskazują na fakt zaobserwowania lądowania.</p> <p>8. ZASADY UZYSKIWANIA ZEZWOLENIA NA UŻYCIĘ "STS/ATFMX" W FIR WARSZAWA</p> <p>8.1 Oznacznik STS/ATFMX może być użyty w planie lotu tylko i wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia na jego użycie od SUP ATM (patrz pkt 8.2).</p> <p>8.2 Procedura uzyskania zezwolenia na użycie statusu STS/ATFMX została opisana poniżej.</p> <p>8.2.1 Wytyczne określające zasadność użycia STS/ATFMX:</p> <p>a) w przypadku zagrożenia życia lub gdy integralność fizyczna osoby może zostać poważnie naruszona w sposób trwały w przypadku opóźnienia spowodowanego przydzieleniem regulacji ATFM; sytuacje te mogą dotyczyć pacjentów z zagrożeniem utraty kończyn, pilnego transportu organów lub zespołów medycznych, lotów z substancjami medycznymi (np.: izotopami) oraz lotów humanitarnych; wniosek taki musi być poparty potwierdzeniem udzielonym przez służby medyczne;</p> <p>b) misja w interesie państwa, z jaką udaje się osoba lub osoby na pokładzie statku powietrznego jest tak ważna, że jakiegokolwiek opóźnienie jest niedopuszczalne;</p>	<p>+48-22-574-7486, +48-58-340-7486, +48-81-452-7486 (fax). - Gdańsk FIS West: +48-22-574-7495, +48-58-340-7495, +48-81-452-7495; +48-58-340-7461, +48-81-452-7461; +48-22-574-7486, +48-58-340-7486, +48-81-452-7486 (fax).</p> <p>Warszawa FIS sector area of responsibility: - Warszawa FIS: +48-22-574-5585, +48-81-452-5585; +48-22-574-5588, +48-81-452-5588; +48-22-574-5586, +48-81-452-5586 (fax).</p> <p>Kraków FIS sector area of responsibility: - Kraków FIS: +48-22-574-7585, +48-12-639-7585, +48-81-452-7585; +48-22-574-7588, +48-12-639-7588, +48-81-452-7588; +48-22-574-7586, +48-81-452-7586 (fax).</p> <p>Poznań FIS North sector area of responsibility: - Poznań FIS North: +48-22-574-7385, +48-61-896-7385, +48-81-452-7385; +48-22-574-7393, +48-61-896-7393, +48-81-452-7393; +48-22-574-7586, +48-81-452-7586 (fax).</p> <p>Poznań FIS South sector area of responsibility: - Poznań FIS South: +48-22-574-7387, +48-61-896-7387, +48-81-452-7387; +48-22-574-7394, +48-61-896-7394, +48-81-452-7394; +48-22-574-7586, +48-81-452-7586 (fax).</p> <p>If it is not possible to establish telephone contact with the appropriate FIS sector or ARO, the closure of the flight plan should be reported to another FIS sector mentioned above, providing:</p> <p>name of the FIS sector where the landing occurred; all information specified in point 7.2.</p> <p>When communication facilities at the arrival aerodrome or operating site are known to be inadequate and alternate arrangements for the handling of arrival reports on the ground are not available, the following action shall be taken. Immediately prior to landing the pilot-in-command shall, if practicable, transmit to the appropriate air traffic services unit, a message comparable to an arrival report.</p> <p>Closing a flight plan (sending a message comparable to an arrival report) means that the pilot decides not to use alerting service and flight information service related to the flight plan. NOTE: for safety reasons, this method of closing a flight plan is recommended only when other means are not available.</p> <p>Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where air traffic services are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.</p> <p>RULES FOR OBTAINING PERMISSION TO USE "STS/ATFMX" IN THE WARSZAWA FIR</p> <p>The STS/ATFMX indicator shall only be used in a flight plan after obtaining permission to use it from the ATM SUP (see point 8.2).</p> <p>The procedure for obtaining permission to use the STS/ATFMX status is described below.</p> <p>Guidelines for the validity of using STS/ATFMX:</p> <p>in the event of a threat to human life or when the physical integrity of a person could be seriously and permanently compromised due to a delay caused by ATFM regulations; those situations may concern patients with threat of loss of limbs, urgent transfer of human organs and the transportation of medical teams; flights with medical substances (e.g. isotopes) and humanitarian flights; such a request must be supported by confirmation provided by medical services;</p> <p>mission in the interest of a state being undertaken by the person or persons on board the aircraft is of such importance that any delay is unacceptable;</p>
---	--

<p>c) misja państwowa, wykonywana podczas lotu jest na tyle ważna, że niedopuszczalne jest jakiegokolwiek opóźnienie mogące mieć wpływ na jej pozytywny wynik.</p>	<p>state mission performed during the flight is so important that any delay that may affect its positive outcome is unacceptable.</p>
<p>8.2.2 Operator zainteresowany uzyskaniem zgody na zwolnienie z regulacji ATFM i uzyskaniem zgody na możliwość umieszczenia w polu 18 planu lotu oznacznika STS/ATFMX dla lotu z lotniska lub miejsca wykonania operacji lotniczej leżącego w FIR Warszawa powinien zwrócić się ze stosownym wnioskiem o zwolnienie z regulacji ATFM i przesłać go na co najmniej 3 godziny przed planowanym lotem wraz z dokumentacją potwierdzającą spełnienie przesłanek wymienionych w pkt 8.2.1 na adres elektroniczny: kz.atm@pansa.pl lub numer faks: +48-22-574-5539.</p>	<p>An operator interested in obtaining permission to be exempted from ATFM measures and to use the STS/ATFMX indicator in the flight plan for a flight from an aerodrome or operating site located in the Warszawa FIR should submit an appropriate application for exemption from ATFM measures and send it along with documentation confirming the fulfilment of the conditions listed in point 8.2.1 at least 3 hours before the planned flight to the email address: kz.atm@pansa.pl, or by fax: +48-22-574-5539.</p>
<p>8.2.3 Informacja zwrotna o przydzieleniu zwolnienia z regulacji ATFM i możliwości umieszczenia zapisu STS/ATFMX zostanie udzielona w miarę możliwości co najmniej 3 godziny przed planowanym lotem.</p>	<p>Feedback on granting the exemption from ATFM measures and the possibility to use the STS/ATFMX indicator will be provided, whenever possible, at least 3 hours before the planned flight.</p>
<p>8.2.4 W nagłych sytuacjach (np. transport chorego w stanie zagrażającym życiu, transport organów) lub gdy operator statku powietrznego nie jest w stanie dotrzeć 3-godzinne wyprzedzenia złożenia wniosku, zobowiązany jest do telefonicznego powiadomienia o tym fakcie SUP ATM oraz do przesłania stosownego wniosku o zwolnienie z regulacji ATFM i wszystkich niezbędnych dokumentów tak szybko, jak to możliwe na wyżej wymieniony adres e-mail, nie później jednak niż 48 godzin po wykonaniu lotu. Zasadność wniosku będzie sprawdzona na podstawie przesłanych informacji.</p>	<p>In urgent situations (e.g. transport of a patient in a life-threatening condition, transport of organs) or when the aircraft operator is unable to provide a 3-hour advance notice for the application, they are required to notify the ATM SUP of this fact by phone and submit the application for exemption from ATFM measures and all necessary documents as soon as possible to the aforementioned e-mail address, but not later than 48 hours after the flight.</p>
<p>Numer tel. do kontaktu z SUP ATM (H24): +48-22-574-5542, +48-22-574-5543, +48-609-063-271.</p>	<p>The validity of the application will be verified based on the provided information. Phone numbers for contact with ATM SUP (H24): +48-22-574-5542, +48-22-574-5543, +48-609-063-271.</p>
<p>8.2.5 Wszyscy operatorzy, którzy otrzymali stałe zezwolenie na zwolnienie z regulacji ATFM zobowiązani są do posiadania i dostarczenia na żądanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub SUP ATM właściwych dokumentów uzasadniających wykorzystanie zwolnienia z regulacji ATFM przez okres co najmniej 24 miesiące od daty lotu.</p>	<p>All operators who have received a permanent exemption from ATFM regulations are required to possess and provide, upon request by the Civil Aviation Authority or ATM SUP, the relevant documents justifying the use of the exemption from ATFM regulations for a period of at least 24 months from the date of the flight.</p>
<p>8.2.6 Należy mieć świadomość, że każdy lot zwolniony spod regulacji ATFM generuje opóźnienia dla innych operacji lotniczych. Dlatego istotnym jest, by zwolnienia z regulacji ATFM były przyznawane w sposób uzasadniony. W przypadku użycia przez zainteresowanego operatora w planie lotu oznacznika STS/ATFMX bez wymaganej zgody, mimo zaakceptowania planu lotu przez IFPS plan lotu nie zostanie zaakceptowany przez polskie służby ruchu lotniczego, co będzie skutkowało brakiem zezwolenia ATC na wykonanie operacji lotniczej do czasu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uzyskania przez zainteresowanego operatora zezwolenia od SUP ATM na użycie tego oznacznika, lub - dokonania przez zainteresowanego operatora aktualizacji planu lotu (tj. usunięcia z planu lotu bezprawnie użytego oznacznika). 	<p>It should be borne in mind that each flight exempted from ATFM measures generates delays for other air operations. Therefore, it is essential for exemptions from ATFM measures to be granted in a justified manner. If an operator uses the STS/ATFMX indicator in the flight plan without the required permission and the flight plan is still accepted by the IFPS, the Polish air traffic services will not accept the flight plan, resulting in a lack of ATC clearance for the operation until either:</p> <ul style="list-style-type: none"> - the operator obtains permission from the ATM SUP to use the indicator, or - the operator updates the flight plan (i.e. removes the unlawfully used indicator).



WZÓR FORMULARZA PLANU LOTU / MODEL FLIGHT PLAN FORM
Polish Air Navigation Services Agency - Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
FLIGHT PLAN / Plan Lotu

USE BLOCK CAPITALS / Wypełniać drukowanymi literami

PAZP przetwarza dane osobowe celem wypełnienia zadań wynikających ze złożenia planu lotu. Prosimy o zapoznanie się z treścią obowiązującej informacji w trybie art. 13 i 14 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych – strona internetowa PAZP, <https://www.pansa.pl/ochrona-danych-osobowych>
 PANSZA shall process personal data in order to perform tasks resulting from the filing of a flight plan. Please acquaint yourself with the information requirement pursuant to Articles 13 and 14 of Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, and repealing Directive 95/46/EC (General Data Protection Regulation) – available at PANSZA website, <https://www.pansa.pl/en/personal-data-protection>

PRIORITY Pierwszeństwo << ≡ FF →	ADDRESSEE(S) Adresat (adresaci)		
FILING TIME Dzień i godzina zgłoszenia			
ORIGINATOR Nadawca			
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Dokładne określenie adresata (adresatów) i/lub nadawcy			
3 MESSAGE TYPE Rodzaj depechy << ≡ (FPL		7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Znak rozpoznawczy statku powietrznego	
9 NUMBER Liczba		8 FLIGHT RULES Przepisy wykonywania lotu	
13 DEPARTURE AERODROME Lotnisko odlotu		TYPE OF AIRCRAFT Typ statku powietrznego	
15 CRUISING SPEED Prędkość przelotowa		WAKE TURBULENCE CAT. Kategoria turbulencji	
LEVEL Poziom		10 EQUIPMENT Wyposażenie	
ROUTE Trasa		TIME Czas	
16 DESTINATION AERODROME Lotnisko docelowe			
TOTAL EET Całkowity przewidywany czas przelotu		ALTN AERODROME Lotnisko zapasowe	
18 OTHER INFORMATION Inne informacje		2ND ALTN AERODROME Drugie lotnisko zapasowe	
19 ENDURANCE Zapas paliwa HR MIN → E /			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Informacje uzupełniające (nie należy przekazywać w depezach FPL)			
PERSONS ON BOARD Liczba osób na pokładzie → P/			
EMERGENCY RADIO Radiowe urządzenia ratownicze → R/			
SURVIVAL EQUIPMENT Wyposażenie do przetrwania → S /			
POLAR Polarnie [P] DESERT Pustynne [D] MARITIME Morskie [M] JUNGLE Dżunglowe [J]			
JACKETS Kamizelki [J] LIGHT Lampki [L] FLUORES Fluorescencyjne [F] UHF [U] VHF [V] ELT [E]			
DINGHIES Dingi [D] NUMBER Liczba [] CAPACITY Pojemność [] COVER Przykrycie [C] COLOUR Kolor []			
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Kolor statku i oznaczenia A /			
REMARKS Uwagi → N /			
PILOT-IN-COMMAND Dowódca statku powietrznego C /			
FILED BY/Złożony przez			
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Miejsca na dodatkowe wymagania			
ADDITIONAL REMARKS IF APPLICABLE / Ewentualne dodatkowe uwagi			
ARO ORIGINATOR PHONE/FAX Nr tel./faks składającego FPL		REQUEST PIB Prosimy o PIB (Biuletyn informacji przed lotem) [Y] [N]	

4. TMA KRAKÓW

KRAKÓW TMA

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
LTMA EPKK (przestrzeń dolna TMA) / EPKK LTMA (lower TMA)			
SEKTOR/SECTOR EPKK Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 10 03 N 019 22 11 E 50 21 21 N 020 02 11 E dalej łuk o promieniu 27 km i środka w punkcie/from this point the arc of circle of 27 km radius centred at point 50 06 59 N 019 58 35 E 50 07 24 N 020 21 13 E 50 03 25 N 020 20 56 E 50 01 55 N 020 20 49 E 49 58 24 N 020 12 13 E 49 51 39 N 019 27 39 E 49 54 13 N 019 23 26 E 50 03 53 N 019 20 20 E 50 10 03 N 019 22 11 E	<u>3500 ft AMSL</u> C 2300 ft AMSL	APP KRAKÓW	121.075, 126.975, 126.530 (MHz) KRAKÓW ZBLIŻANIE, KRAKÓW APPROACH PL, EN
SEKTOR/SECTOR EPKT Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 38 08 N 018 38 20 E 50 39 09 N 019 12 31 E 50 39 02 N 019 20 14 E dalej łuk o promieniu 19,5 km i środka w punkcie/from this point the arc of circle of 19.5 km radius centred at point 50 28 32 N 019 20 21 E 50 18 08 N 019 17 55 E 50 18 49 N 019 11 45 E 50 23 48 N 018 34 18 E 50 26 36 N 018 30 22 E 50 38 08 N 018 38 20 E	<u>3500 ft AMSL</u> C 2300 ft AMSL	APP KRAKÓW	121.075, 126.975, 135.405 (MHz) KRAKÓW ZBLIŻANIE, KRAKÓW APPROACH PL, EN
SEKTOR/SECTOR "B" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 40 09 N 018 30 56 E 50 42 25 N 019 41 42 E 50 22 37 N 020 15 22 E 50 20 16 N 020 19 19 E 50 01 20 N 020 30 25 E 49 51 56 N 020 23 50 E 49 44 39 N 019 53 22 E 49 52 00 N 019 18 04 E 50 31 16 N 018 23 48 E 50 40 09 N 018 30 56 E	FL 95 <u>3500 ft AMSL</u> C	APP KRAKÓW	121.075, 126.975, 135.405, 126.530 (MHz) KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH PL, EN

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "C" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 42 55 N 018 29 41 E 50 46 29 N 019 06 46 E 50 48 34 N 019 30 31 E 50 49 33 N 019 41 51 E 50 42 54 N 020 06 26 E 50 35 49 N 020 10 04 E 50 32 51 N 020 20 39 E 50 22 37 N 020 15 22 E 50 42 25 N 019 41 42 E 50 40 09 N 018 30 56 E 50 31 16 N 018 23 48 E 49 52 00 N 019 18 04 E 49 52 20 N 019 00 56 E 50 13 10 N 018 32 10 E 50 27 56 N 018 11 29 E 50 31 34 N 018 14 51 E 50 39 12 N 018 24 42 E 50 42 55 N 018 29 41 E	FL 95 <u>5500 ft AMSL</u> C	APP KRAKÓW	121.075, 126.975, 135.405, 126.530 (MHz) KRAKÓW ZBLIŻANIE, KRAKÓW APPROACH PL, EN

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "D" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 49 52 00 N 019 18 04 E 49 44 39 N 019 53 22 E 49 51 56 N 020 23 50 E 50 01 20 N 020 30 25 E 50 20 16 N 020 19 19 E 50 22 37 N 020 15 22 E 50 32 51 N 020 20 39 E 50 30 42 N 020 28 16 E 50 06 31 N 020 42 24 E 49 50 41 N 020 32 28 E 49 40 39 N 019 54 36 E 49 43 41 N 019 29 17 E 49 52 00 N 019 18 04 E	FL 95 C 6500 ft AMSL	APP KRAKÓW	121.075, 126.975 (MHz) KRAKÓW ZBLIŻANIE, KRAKÓW APPROACH PL, EN

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
UTMA EPKK (przestrzeń górna TMA) / EPKK UTMA (upper TMA) Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 49 24 10 N 021 11 56 E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/then along the EPWW FIR boundary to the point: 50 19 22 N 017 42 44 E 50 23 22 N 017 43 29 E 50 59 42 N 018 36 51 E 50 56 01 N 018 41 28 E 50 56 43 N 018 51 18 E 51 00 56 N 019 57 08 E 50 42 54 N 020 06 26 E 50 35 49 N 020 10 04 E 50 32 51 N 020 20 39 E 50 30 42 N 020 28 16 E 50 10 21 N 020 59 11 E 49 50 49 N 021 13 08 E 49 43 46 N 021 11 03 E 49 24 10 N 021 11 56 E	FL 285 C FL 95	APP KRAKÓW	121.075, 126.975 (MHz) KRAKÓW ZBLIŻANIE, KRAKÓW APPROACH PL, EN

Granica odpowiedzialności między sektorami EAST and WEST:/Responsibility boundary between sectors EAST and WEST:

50 59 13 N 019 29 08 E
50 46 56 N 019 12 14 E
50 41 18 N 019 04 25 E
50 28 27 N 019 04 48 E
50 24 32 N 019 03 53 E
50 19 57 N 019 03 22 E
50 17 41 N 019 11 44 E
50 13 28 N 019 27 20 E
50 12 44 N 019 31 37 E
50 11 14 N 019 40 32 E
50 04 40 N 019 47 05 E
49 59 18 N 019 50 33 E
49 55 24 N 019 52 10 E
49 45 38 N 019 48 45 E
49 41 53 N 019 44 22 E
49 31 30 N 019 32 20 E

UWAGA	REMARK
TMA KRAKÓW wyłączony z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT opisane w dokumencie RAD.	KRAKÓW TMA excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document.
5. TMA LUBLIN	LUBLIN TMA

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JĘZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "A" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 16 13 N 022 37 54 E 51 19 58 N 022 47 40 E 51 22 07 N 022 58 19 E 51 20 44 N 023 03 12 E 51 17 38 N 023 05 53 E 51 12 06 N 023 05 43 E 51 10 55 N 022 58 37 E 51 08 25 N 022 54 16 E 51 07 18 N 022 49 16 E 51 04 14 N 022 35 26 E 51 06 05 N 022 30 39 E 51 07 22 N 022 30 13 E 51 09 22 N 022 29 33 E 51 14 11 N 022 27 56 E 51 15 40 N 022 33 48 E 51 16 13 N 022 37 54 E	FL 95 D 1500 ft AMSL	TWR LUBLIN	136.430 (MHz) LUBLIN WIEŻA, LUBLIN TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "B" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 23 11 N 023 01 05 E 51 20 44 N 023 03 12 E 51 22 07 N 022 58 19 E 51 19 58 N 022 47 40 E 51 16 13 N 022 37 54 E 51 15 40 N 022 33 48 E 51 14 11 N 022 27 56 E 51 09 22 N 022 29 33 E 51 07 22 N 022 30 13 E 51 06 05 N 022 30 39 E 51 04 14 N 022 35 26 E 51 04 00 N 022 28 18 E 51 04 50 N 022 24 54 E 51 07 48 N 022 19 13 E 51 10 16 N 022 19 13 E 51 12 34 N 022 19 12 E 51 15 21 N 022 19 35 E 51 17 49 N 022 21 45 E 51 18 40 N 022 22 53 E 51 22 00 N 022 27 20 E 51 23 07 N 022 50 44 E 51 23 20 N 022 55 59 E 51 23 13 N 022 59 49 E 51 23 11 N 023 01 05 E	FL 95 D 2500 ft AMSL	TWR LUBLIN	136.430 (MHz) LUBLIN WIEŻA, LUBLIN TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "C" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 07 18 N 022 49 16 E 51 08 25 N 022 54 16 E 51 10 55 N 022 58 37 E 51 12 06 N 023 05 43 E 51 07 28 N 023 04 03 E 51 04 34 N 023 00 30 E 51 02 22 N 022 54 59 E 51 01 50 N 022 53 39 E 51 07 18 N 022 49 16 E	FL 95 D 2500 ft AMSL	TWR LUBLIN	136.430 (MHz) LUBLIN WIEŻA, LUBLIN TOWER PL, EN

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "D" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 20 05 N 022 18 09 E 51 20 29 N 022 20 04 E 51 21 03 N 022 22 44 E 51 22 00 N 022 27 20 E 51 18 40 N 022 22 53 E 51 17 49 N 022 21 45 E 51 15 21 N 022 19 35 E 51 12 34 N 022 19 12 E 51 10 16 N 022 19 13 E 51 07 48 N 022 19 13 E 51 04 50 N 022 24 54 E 51 04 00 N 022 28 18 E 51 04 14 N 022 35 26 E 51 07 18 N 022 49 16 E 51 01 50 N 022 53 39 E 50 54 26 N 022 36 42 E 50 53 38 N 022 33 59 E 50 51 59 N 022 23 53 E 50 59 26 N 022 16 51 E 51 02 22 N 022 14 04 E 51 06 44 N 022 10 34 E 51 14 18 N 022 12 00 E 51 20 05 N 022 18 09 E	FL 95 D 4500 ft AMSL	TWR LUBLIN	136.430 (MHz) LUBLIN WIEŻA, LUBLIN TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "E" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 51 59 N 022 23 53 E 50 53 05 N 022 19 23 E 50 54 34 N 022 13 16 E 51 02 57 N 022 03 45 E 51 06 19 N 022 01 15 E 51 07 00 N 022 01 33 E 51 17 28 N 022 06 11 E 51 19 18 N 022 09 35 E 51 20 05 N 022 18 09 E 51 14 18 N 022 12 00 E 51 06 44 N 022 10 34 E 51 02 22 N 022 14 04 E 50 59 26 N 022 16 51 E 50 51 59 N 022 23 53 E	FL 95 D 6500 ft AMSL	TWR LUBLIN	136.430 (MHz) LUBLIN WIEŻA, LUBLIN TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "F" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 19 18 N 022 09 35 E 51 17 28 N 022 06 11 E 51 16 44 N 022 04 50 E 51 05 23 N 021 50 08 E 50 48 07 N 022 06 23 E 50 51 21 N 022 20 58 E 50 51 59 N 022 23 53 E 50 53 38 N 022 33 59 E 50 54 26 N 022 36 42 E 51 01 50 N 022 53 39 E 51 02 22 N 022 54 59 E 51 04 34 N 023 00 30 E 51 07 28 N 023 04 03 E 51 12 06 N 023 05 43 E 51 17 38 N 023 05 53 E 51 20 44 N 023 03 12 E 51 23 11 N 023 01 05 E 51 23 13 N 022 59 49 E 51 23 20 N 022 55 59 E 51 23 07 N 022 50 44 E 51 22 00 N 022 27 20 E 51 21 03 N 022 22 44 E 51 20 29 N 022 20 04 E 51 20 05 N 022 18 09 E 51 19 18 N 022 09 35 E	FL 135 C FL 95	TWR LUBLIN	136.430 (MHz) LUBLIN WIEŻA, LUBLIN TOWER PL, EN

UWAGI	REMARKS
TMA LUBLIN aktywny w godzinach pracy organu TWR LUBLIN.	LUBLIN TMA active during the operational hours of LUBLIN TWR.

UWAGI

TMA LUBLIN wyłączony z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT opisane w dokumencie RAD.

REMARKS

LUBLIN TMA excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document.

6. MTMA ŁASK**ŁASK MTMA**

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "A" ¹⁾ Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 29 42 N 018 38 40 E 51 34 10 N 018 35 38 E 51 40 38 N 018 45 47 E 51 43 12 N 018 54 25 E 51 37 54 N 019 15 47 E 51 34 53 N 019 37 58 E 51 30 32 N 019 40 12 E 51 18 52 N 019 34 50 E 51 20 46 N 019 25 13 E 51 28 16 N 018 46 04 E 51 29 42 N 018 38 40 E	FL 95 D 2500 ft AMSL	MIL APP ŁASK	125.350 (MHz) ŁASK ZBLIŻANIE , ŁASK APPROACH PL, EN
SEKTOR/SECTOR "B" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 10 00 N 018 52 00 E 51 29 42 N 018 38 40 E 51 28 16 N 018 46 04 E 51 20 46 N 019 25 13 E 51 18 52 N 019 34 50 E 51 07 00 N 019 16 00 E 51 10 00 N 018 52 00 E	FL 95 D 3500 ft AMSL	MIL APP ŁASK	125.350 (MHz) ŁASK ZBLIŻANIE , ŁASK APPROACH PL, EN
SEKTOR/SECTOR "C" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 37 54 N 019 15 47 E 51 39 24 N 019 35 36 E 51 34 53 N 019 37 58 E 51 37 54 N 019 15 47 E	FL 95 D 5500 ft AMSL	MIL APP ŁASK	125.350 (MHz) ŁASK ZBLIŻANIE , ŁASK APPROACH PL, EN

UWAGA

¹⁾ Z wyłączeniem aktywnego sektora „D” TMA ŁÓDŹ.

REMARK

¹⁾ Excluding active sector "D" TMA ŁÓDŹ.

7. TMA ŁÓDŹ**ŁÓDŹ TMA**

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "A" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 49 41 N 019 03 58 E 51 55 01 N 019 33 29 E 51 50 13 N 019 36 07 E 51 44 15 N 019 39 23 E 51 39 39 N 019 23 52 E 51 38 01 N 019 17 21 E 51 37 54 N 019 15 47 E 51 39 28 N 019 09 31 E 51 40 48 N 019 04 15 E 51 47 40 N 019 00 53 E 51 49 41 N 019 03 58 E	5500 ft AMSL D 1700 ft AMSL	TWR ŁÓDŹ	124.230 (MHz) ŁÓDŹ WIEŻA, ŁÓDŹ TOWER PL, EN

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "B" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 55 01 N 019 33 29 E 51 56 53 N 019 44 06 E 51 56 41 N 019 49 36 E 51 55 49 N 019 53 27 E 51 54 16 N 019 56 15 E 51 50 53 N 019 58 48 E 51 48 30 N 019 59 15 E 51 45 48 N 019 58 10 E 51 43 42 N 019 55 54 E 51 42 13 N 019 53 14 E 51 40 21 N 019 41 31 E 51 44 15 N 019 39 23 E 51 50 13 N 019 36 07 E 51 55 01 N 019 33 29 E	5500 ft AMSL D 2000 ft AMSL	TWR ŁÓDŹ	124.230 (MHz) ŁÓDŹ WIEŻA, ŁÓDŹ TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "C" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 38 01 N 019 17 21 E 51 39 39 N 019 23 52 E 51 44 15 N 019 39 23 E 51 40 21 N 019 41 31 E 51 39 24 N 019 35 36 E 51 38 01 N 019 17 21 E	5500 ft AMSL D 2500 ft AMSL	TWR ŁÓDŹ	124.230 (MHz) ŁÓDŹ WIEŻA, ŁÓDŹ TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "D" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 40 48 N 019 04 15 E 51 39 28 N 019 09 31 E 51 37 54 N 019 15 47 E 51 37 06 N 019 09 17 E 51 38 10 N 019 05 49 E 51 40 48 N 019 04 15 E	4500 ft AMSL D 2000 ft AMSL	TWR ŁÓDŹ	124.230 (MHz) ŁÓDŹ WIEŻA, ŁÓDŹ TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "E" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 53 49 N 018 52 03 E 51 59 23 N 019 25 06 E 52 04 51 N 019 22 13 E 52 07 28 N 019 38 17 E 52 02 00 N 019 40 57 E 52 02 23 N 019 43 19 E 52 05 12 N 019 54 55 E 51 47 03 N 020 03 38 E 51 39 58 N 019 57 37 E 51 32 13 N 019 57 41 E 51 30 32 N 019 40 12 E 51 39 24 N 019 35 36 E 51 37 54 N 019 15 47 E 51 39 28 N 019 09 31 E 51 40 48 N 019 04 15 E 51 43 12 N 018 54 25 E 51 47 45 N 018 51 48 E 51 53 49 N 018 52 03 E	FL 115 C 5500 ft AMSL	TWR ŁÓDŹ	124.230 (MHz) ŁÓDŹ WIEŻA, ŁÓDŹ TOWER PL, EN

UWAGI	REMARKS
TMA ŁÓDŹ aktywny w godzinach pracy organu TWR ŁÓDŹ. TMA ŁÓDŹ wyłączony z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT opisane w dokumencie RAD.	ŁÓDŹ TMA active during the operational hours of ŁÓDŹ TWR. ŁÓDŹ TMA excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document.
8. MTMA MALBORK	MALBORK MTMA

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "A" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 54 09 00 N 019 00 00 E 54 03 20 N 018 51 59 E 54 01 59 N 018 43 42 E 53 50 32 N 018 43 17 E 53 51 21 N 018 51 23 E 53 52 38 N 019 07 04 E 54 06 23 N 019 14 31 E 54 09 05 N 019 15 59 E 54 10 08 N 019 15 34 E 54 09 00 N 019 00 00 E	4500 ft AMSL D 2000 ft AMSL	MIL APP MALBORK	125.200 (MHz) 240.550 (UHF) MALBORK ZBLIŻANIE MALBORK APPROACH PL, EN
SEKTOR/SECTOR "B" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 53 51 21 N 018 51 23 E 53 46 00 N 018 56 46 E 53 39 15 N 019 04 29 E 53 45 45 N 019 46 10 E 54 11 39 N 019 37 02 E 54 06 38 N 019 29 32 E 54 06 23 N 019 14 31 E 53 52 38 N 019 07 04 E 53 51 21 N 018 51 23 E	FL 95 D 2000 ft AMSL	MIL APP MALBORK	125.200 (MHz) 240.550 (UHF) MALBORK ZBLIŻANIE MALBORK APPROACH PL, EN

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES	
TMA POZNAŃ SOUTH				
SEKTOR/SECTOR „C” Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 22 53 N 016 24 24 E 51 28 11 N 016 44 56 E 51 27 30 N 017 01 46 E 51 18 56 N 017 33 09 E 51 15 05 N 017 39 23 E 51 10 13 N 017 45 17 E 51 00 05 N 017 46 09 E 50 54 41 N 017 41 36 E 50 44 15 N 017 32 01 E 50 42 17 N 017 17 54 E 50 45 58 N 017 02 25 E 50 49 17 N 017 23 22 E 51 01 15 N 017 34 28 E 51 13 05 N 017 27 04 E 51 23 35 N 016 47 44 E 51 22 53 N 016 24 24 E	FL 95 6500 ft AMSL	C	APP POZNAŃ	123.040, 128.925 (MHz) POZNAŃ ZBLIŻANIE, POZNAŃ APPROACH PL, EN
SEKTOR/SECTOR „D” Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 57 57 N 016 17 27 E 50 59 10 N 016 12 25 E 51 02 13 N 016 05 35 E 51 12 58 N 016 06 32 E 51 19 17 N 016 12 09 E 51 22 53 N 016 24 24 E 51 11 29 N 016 14 10 E 51 04 42 N 016 13 12 E 50 57 57 N 016 17 27 E	FL 95 6500 ft AMSL	C	APP POZNAŃ	123.040, 128.925 (MHz) POZNAŃ ZBLIŻANIE, POZNAŃ APPROACH PL, EN
SEKTOR/SECTOR „E” Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 14 03 N 016 32 21 E 51 15 10 N 016 34 56 E 51 14 11 N 016 39 28 E 51 06 01 N 016 33 52 E 51 07 22 N 016 30 09 E 51 09 22 N 016 29 10 E 51 14 03 N 016 32 21 E	2100 ft AMSL 1600 ft AMSL	C	APP POZNAŃ	123.040, 128.925 (MHz) POZNAŃ ZBLIŻANIE, POZNAŃ APPROACH PL, EN
SEKTOR/SECTOR „F” Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 05 33 N 017 08 42 E 51 02 58 N 017 13 08 E 50 56 49 N 017 08 42 E 50 57 38 N 017 02 40 E 51 05 33 N 017 08 42 E	2100 ft AMSL 1600 ft AMSL	C	APP POZNAŃ	123.040, 128.925 (MHz) POZNAŃ ZBLIŻANIE, POZNAŃ APPROACH PL, EN
SEKTOR/SECTOR „G” Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 45 00 N 017 40 42 E 51 37 03 N 016 00 00 E 51 16 36 N 015 58 32 E 51 07 28 N 016 00 36 E 50 49 45 N 016 07 17 E 50 23 22 N 017 43 29 E 50 59 42 N 018 36 51 E 51 45 00 N 017 40 42 E	FL 195 FL 95	C	APP POZNAŃ	123.040, 128.925 (MHz) POZNAŃ ZBLIŻANIE, POZNAŃ APPROACH PL, EN

UWAGI

- 1) Z wyłączeniem CTR POZNAŃ/Ławica, MCTR POZNAŃ/Krzesiny.
TMA POZNAŃ wyłączony z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT opisane w dokumencie RAD.

REMARKS

- 1) Excluding POZNAŃ/Ławica CTR, POZNAŃ/Krzesiny MCTR.
POZNAŃ TMA excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document.

14. TMA RADOM

RADOM TMA

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "A" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 31 11 N 021 22 49 E 51 33 49 N 021 30 58 E 51 32 53 N 021 32 15 E 51 28 21 N 021 39 44 E 51 22 54 N 021 57 48 E 51 05 23 N 021 50 08 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 11 00 N 021 07 45 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 10 21 N 020 48 40 E 51 20 52 N 020 42 53 E 51 25 58 N 021 02 43 E 51 31 11 N 021 22 49 E	4500 ft AMSL D 3500 ft AMSL	TWR RADOM	118.430 (MHz) RADOM WIEŻA, RADOM TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "B" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 31 11 N 021 22 49 E 51 33 49 N 021 30 58 E 51 32 53 N 021 32 15 E 51 28 21 N 021 39 44 E 51 24 57 N 021 51 00 E 51 22 54 N 021 57 48 E 51 05 23 N 021 50 08 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 11 00 N 021 07 45 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 05 45 N 020 53 37 E 51 04 36 N 020 51 51 E 51 11 41 N 020 23 37 E 51 22 31 N 020 28 37 E 51 28 39 N 020 38 12 E 51 28 54 N 020 52 05 E 51 28 20 N 020 54 20 E 51 26 40 N 021 00 05 E 51 25 58 N 021 02 43 E 51 31 11 N 021 22 49 E	6500 ft AMSL D 4500 ft AMSL	TWR RADOM	118.430 (MHz) RADOM WIEŻA, RADOM TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "C" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 35 08 N 021 29 09 E 51 33 49 N 021 30 58 E 51 32 53 N 021 32 15 E 51 28 21 N 021 39 44 E 51 22 54 N 021 57 48 E 51 19 18 N 022 09 35 E 51 17 28 N 022 06 11 E 51 16 44 N 022 04 50 E 51 05 23 N 021 50 08 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 11 00 N 021 07 45 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 05 45 N 020 53 37 E 51 04 36 N 020 51 51 E 51 11 41 N 020 23 37 E 51 14 23 N 020 12 34 E 51 23 52 N 020 17 23 E 51 28 58 N 020 19 59 E 51 28 39 N 020 38 12 E 51 28 54 N 020 52 05 E 51 31 54 N 021 03 28 E 51 35 08 N 021 29 09 E	FL 95 D 6500 ft AMSL FL 115 C FL 95	TWR RADOM	118.430 (MHz) RADOM WIEŻA, RADOM TOWER PL, EN

UWAGI	REMARKS
Segment "C": z wyłączeniem TMA WARSZAWA.	Sector "C": excluding WARSZAWA TMA.

UWAGI

TMA RADOM wyłączony z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT opisane w dokumencie RAD.

REMARKS

RADOM TMA excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document.

15. MTMA RADOM**RADOM MTMA**

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "A" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 31 11 N 021 22 49 E 51 33 49 N 021 30 58 E 51 32 53 N 021 32 15 E 51 28 21 N 021 39 44 E 51 22 54 N 021 57 48 E 51 05 23 N 021 50 08 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 11 00 N 021 07 45 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 10 21 N 020 48 40 E 51 20 52 N 020 42 53 E 51 25 58 N 021 02 43 E 51 31 11 N 021 22 49 E	4500 ft AMSL D 3500 ft AMSL	MIL APP RADOM	128.675 (MHz) RADOM ZBLIŻANIE RADOM APPROACH PL, EN
SEKTOR/SECTOR "B" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 31 11 N 021 22 49 E 51 33 49 N 021 30 58 E 51 32 53 N 021 32 15 E 51 28 21 N 021 39 44 E 51 24 57 N 021 51 00 E 51 22 54 N 021 57 48 E 51 05 23 N 021 50 08 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 11 00 N 021 07 45 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 05 45 N 020 53 37 E 51 04 36 N 020 51 51 E 51 11 41 N 020 23 37 E 51 22 31 N 020 28 37 E 51 28 39 N 020 38 12 E 51 28 54 N 020 52 05 E 51 28 20 N 020 54 20 E 51 26 40 N 021 00 05 E 51 25 58 N 021 02 43 E 51 31 11 N 021 22 49 E	6500 ft AMSL D 4500 ft AMSL	MIL APP RADOM	128.675 (MHz) RADOM ZBLIŻANIE RADOM APPROACH PL, EN

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "C" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 35 08 N 021 29 09 E 51 33 49 N 021 30 58 E 51 32 53 N 021 32 15 E 51 28 21 N 021 39 44 E 51 22 54 N 021 57 48 E 51 19 18 N 022 09 35 E 51 17 28 N 022 06 11 E 51 16 44 N 022 04 50 E 51 05 23 N 021 50 08 E 51 10 28 N 021 25 46 E 51 12 10 N 021 17 31 E 51 11 00 N 021 07 45 E 51 10 07 N 021 00 23 E 51 05 45 N 020 53 37 E 51 04 36 N 020 51 51 E 51 11 41 N 020 23 37 E 51 14 23 N 020 12 34 E 51 23 52 N 020 17 23 E 51 28 58 N 020 19 59 E 51 28 39 N 020 38 12 E 51 28 54 N 020 52 05 E 51 31 54 N 021 03 28 E 51 35 08 N 021 29 09 E	FL 95 D <u>6500 ft AMSL</u>	MIL APP RADOM	128.675 (MHz) RADOM ZBLIŻANIE RADOM APPROACH PL, EN

16. TMA RZESZÓW

RZESZÓW TMA

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "A" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 49 57 54 N 021 44 07 E 50 03 50 N 021 34 45 E 50 13 08 N 021 34 39 E 50 18 29 N 021 52 53 E 50 17 54 N 022 21 41 E 50 09 46 N 022 27 33 E 50 02 48 N 022 27 14 E 49 57 42 N 022 22 00 E 49 57 54 N 021 44 07 E	<u>3500 ft AMSL</u> D 2000 ft AMSL	TWR RZESZÓW	126.805 (MHz) RZESZÓW WIEŻA, RZESZÓW TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "B" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 02 50 N 021 27 11 E 50 11 10 N 021 26 32 E 50 18 44 N 021 38 53 E 50 18 36 N 021 46 49 E 50 17 54 N 022 21 41 E 50 17 39 N 022 33 02 E 50 12 19 N 022 35 37 E 50 03 05 N 022 35 42 E 49 57 37 N 022 32 13 E 49 57 42 N 022 22 00 E 49 57 54 N 021 44 07 E 49 55 23 N 021 33 04 E 50 02 50 N 021 27 11 E	<u>6500 ft AMSL</u> D 3500 ft AMSL	TWR RZESZÓW	126.805 (MHz) RZESZÓW WIEŻA, RZESZÓW TOWER PL, EN

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN KIERUJĄCY RUCHEM UNIT PROVIDING SERVICE	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
SEKTOR/SECTOR "C" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 49 50 32 N 021 25 44 E 49 59 09 N 021 18 09 E 50 16 43 N 021 16 31 E 50 19 36 N 021 23 15 E 50 22 37 N 021 45 13 E 50 26 53 N 022 14 25 E 50 29 19 N 022 31 04 E 50 29 20 N 022 31 14 E 50 25 35 N 022 41 27 E 50 20 51 N 022 47 55 E 50 12 25 N 022 46 30 E 50 11 52 N 022 46 18 E 49 53 58 N 022 40 06 E 49 49 10 N 022 31 36 E 49 50 32 N 021 25 44 E	FL 95 D <u>6500 ft AMSL</u>	TWR RZESZÓW	126.805 (MHz) RZESZÓW WIEŻA, RZESZÓW TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "D" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 10 21 N 020 59 11 E 50 18 26 N 021 04 36 E 50 26 27 N 021 17 33 E 50 22 37 N 021 45 13 E 50 29 19 N 022 31 05 E 50 29 20 N 022 31 14 E 50 25 35 N 022 41 27 E 50 20 51 N 022 47 55 E 49 57 57 N 023 08 18 E dalej wzdłuż granicy FIR EPWW do punktu:/then along the EPWW FIR boundary to the point: 49 48 32 N 022 56 24 E 49 49 10 N 022 31 36 E 49 50 32 N 021 25 44 E 49 50 49 N 021 13 08 E 50 10 21 N 020 59 11 E	FL 145 C FL 95	TWR RZESZÓW	126.805 (MHz) RZESZÓW WIEŻA, RZESZÓW TOWER PL, EN
SEKTOR/SECTOR "E" Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 14 02 N 022 17 04 E 50 12 11 N 022 22 33 E 50 02 51 N 022 21 56 E 50 01 00 N 022 17 00 E 50 14 02 N 022 17 04 E	<u>2000 ft AMSL</u> D 1500 ft AMSL	TWR RZESZÓW	126.805 (MHz) RZESZÓW WIEŻA, RZESZÓW TOWER PL, EN

TMA RZESZÓW wyłączony z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT opisane w dokumencie RAD.

RZESZÓW TMA excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document.

Organ ACC WARSZAWA może przejąć zapewnienie służb ATS po uprzednim powiadomieniu, które powinno nastąpić 5 minut wcześniej.

WARSZAWA ACC may resume air traffic services within that area provided 5 minutes prior notice is given.

UWAGI

CTA02 wyłączona z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT określone w dokumencie RAD.

REMARKS

CTA02 excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document.

8. DELEGACJA SŁUŻB ATS Z TWR ŁÓDŹ DO APP WARSZAWA

DELEGATION OF ATS FROM ŁÓDŹ TWR TO WARSZAWA APP

W celu zredukowania liczby koordynacji dla ruchu lotniczego dolotowego i odlotowego z lotniska EPLL ustanowiono w FIR WARSZAWA odrębny obszar CTA03, w którym odpowiedzialność za zapewnienie służb ATS może być tymczasowo delegowana z TWR ŁÓDŹ do APP WARSZAWA.

In order to reduce the number of coordinations for arrival and departure traffic from EPLL aerodrome a separate CTA03 area has been established within the WARSZAWA FIR, within which the responsibility for the provision of ATS services may be temporarily delegated from ŁÓDŹ TWR to WARSZAWA APP.

PRZESTRZEŃ CTA03 / CTA03 AIRSPACE

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	GODZINY PRACY WORKING HOURS	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 51 59 23 N 019 25 06 E 51 39 24 N 019 35 36 E 51 30 32 N 019 40 12 E 51 32 13 N 019 57 41 E 51 39 58 N 019 57 37 E 51 47 03 N 020 03 38 E 52 05 12 N 019 54 55 E 52 02 23 N 019 43 19 E 52 02 00 N 019 40 57 E 52 07 28 N 019 38 17 E 52 04 51 N 019 22 13 E 51 59 23 N 019 25 06 E	FL 115 5500 ft AMSL C	APP WARSZAWA	H24	128.805, 135.930 MHz WARSZAWA ZBLIŻANIE/ WARSZAWA APPROACH PL/EN

UWAGI

CTA03 wyłączona z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT określone w dokumencie RAD.

REMARKS

CTA03 excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document.

9. DELEGACJA SŁUŻB ATS Z ACC WARSZAWA DO APP KRAKÓW

DELEGATION OF ATS FROM WARSZAWA ACC TO KRAKÓW APP

W celu zredukowania liczby koordynacji pomiędzy ACC WARSZAWA a APP KRAKÓW ustanowiono w FIR WARSZAWA obszar CTA06, w którym odpowiedzialność za zapewnienie służb ATS może być delegowana z ACC WARSZAWA do APP KRAKÓW.

In order to reduce the number of coordinations between WARSZAWA ACC and KRAKÓW APP, a separate CTA06 area has been established within the WARSZAWA FIR, within which the responsibility for the provision of ATS services may be delegated from WARSZAWA ACC to KRAKÓW APP.

PRZESTRZEŃ CTA06 / CTA06 AIRSPACE

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	GODZINY PRACY WORKING HOURS	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 10 21 N 020 59 11 E 50 11 58 N 021 20 57 E 49 55 48 N 021 10 31 E 49 54 28 N 021 10 33 E 50 10 21 N 020 59 11 E	FL 285 C FL 145	APP KRAKÓW	H24	121.075 MHz 135.405 MHz KRAKÓW ZBLIŻANIE/ KRAKÓW APPROACH PL/EN

Organ ACC WARSZAWA może przejąć zapewnienie służb ATS po uprzednim powiadomieniu, które powinno nastąpić 5 minut wcześniej.

WARSZAWA ACC may resume air traffic services within that area provided 5 minutes prior notice is given.

UWAGI

CTA06 włączona do BALTIC FRA.

REMARKS

CTA06 included in BALTIC FRA

10. DELEGACJA SŁUŻB ATS Z ACC WARSZAWA DO APP POZNAŃ

W celu zredukowania liczby koordynacji pomiędzy ACC WARSZAWA a APP POZNAŃ oraz zmniejszenia złożoności ruchu lotniczego w sektorze EPWW "T" ustanowiono w FIR WARSZAWA odrębny obszar CTA05, w którym odpowiedzialność za zapewnienie służb ATS może być delegowana z ACC WARSZAWA do APP POZNAŃ.

DELEGATION OF ATS FROM WARSZAWA ACC TO POZNAŃ APP

In order to reduce the number of coordinations between WARSZAWA ACC and POZNAŃ APP and to reduce the complexity of air traffic in the EPWW "T" sector, a separate CTA05 area has been established within the WARSZAWA FIR, within which the responsibility for the provision of ATS services may be delegated from WARSZAWA ACC to POZNAŃ APP.

PRZESTRZEŃ CTA05 / CTA05 AIRSPACE

OPIS I GRANICE POZIOME DESIGNATION AND LATERAL LIMITS	GRANICE PIONOWE I KLASA PRZESTRZENI VERTICAL LIMITS AND AIRSPACE CLASSIFICATION	ORGAN ZAPEWNIĄCY SŁUŻBĘ UNIT PROVIDING SERVICE	GODZINY PRACY WORKING HOURS	CZĘSTOTLIWOŚĆ, ZNAK WYWOŁAWCZY, JEZYKI FREQUENCY, CALL SIGN, LANGUAGES
punkt przecięcia równoleżnika 51 30 42 N z zachodnią granicą FIR/point of intersection of the parallel 51 30 42 N with the western boundary of the FIR 51 37 03 N 016 00 00 E 51 16 36 N 015 58 32 E 51 07 28 N 016 00 36 E 50 49 45 N 016 07 17 E 50 23 22 N 017 43 29 E 50 19 21.96 N 017 42 43.40 E dalej wzdłuż południowej i zachodniej granicy FIR do punktu przecięcia równoleżnika 51 30 42 N z granicą FIR/ then along the southern and western boundary of the FIR to point of intersection of the parallel 51 30 42 N with the boundary of the FIR.	FL 195 C FL 95	APP POZNAŃ	H24	123.040 MHz POZNAŃ ZBLIŻANIE/ POZNAŃ APPROACH PL/EN

Organ ACC WARSZAWA może przejąć zapewnienie służb ATS po uprzednim powiadomieniu, które powinno nastąpić 5 minut wcześniej.

WARSZAWA ACC may resume air traffic services within that area provided 5 minutes prior notice is given.

UWAGI

Z wyłączeniem przestrzeni delegacji służb ATS "W OF OKX".

CTA05 wyłączona z BALTIC FRA. Planowanie lotów powyżej FL 95 możliwe tylko przez sieć tras ATS lub segmenty DCT określone w dokumencie RAD.

REMARKS

Excluding the ATS delegation area "W OF OKX".

CTA05 excluded from BALTIC FRA. Above FL 95 planning available only via ATS route network or via DCT segments defined in RAD Document.

11. DELEGACJA SŁUŻBY ATS Z TWR ZIELONA GÓRA DO APP POZNAŃ

W celu podniesienia jakości świadczonych usług ATC poprzez możliwość zapewniania radarowej służby kontroli zbliżania przez APP POZNAŃ ustanowiono w FIR WARSZAWA odrębny obszar CTA07, w którym odpowiedzialność za zapewnienie służby ATS może być delegowana z TWR ZIELONA GÓRA do APP POZNAŃ.

Organ TWR ZIELONA GÓRA może przejąć zapewnianie służb ATS po uprzednim powiadomieniu, które powinno nastąpić 5 minut wcześniej.

DELEGATION OF ATS FROM ZIELONA GÓRA TWR TO POZNAŃ APP

In order to improve the quality of ATC services through the possibility of the provision of POZNAŃ APP, a separate CTA07 area has been established within the WARSZAWA FIR, within which the responsibility for the provision of ATS service may be delegated from ZIELONA GÓRA TWR to POZNAŃ APP.

TWR ZIELONA GÓRA may resume air traffic services within that area provided 5 minutes prior notice is given.

ENR 3.3.1 TRASY NAWIGACJI OBSZAROWEJ RNAV ROUTES							
Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	Odległość geodezyjna Geodesic DIST (NM)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits (FL) Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
L619 (RNAV 5)							
▲ LENO (FIR BDRY) 49 20 11 N 021 00 37 E							
		128.0	660 175 [C]			+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ SUDOL 50 39 12 N 018 24 42 E							
		8.4	660 105 [C]			+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ LUMVE 50 44 07 N 018 13 56 E							
		43.0	660 105 [C]			+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ NUDRO 51 09 55 N 017 19 32 E							
		21.2	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA FL285-FL660 PERM EVEN FL tylko/only.
Δ ARMEX 51 29 44 N 017 07 26 E							
		13.2	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ XIDNA 51 42 00 N 016 59 51 E							
		27.8	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ ADVAB 52 07 50 N 016 43 38 E							
		31.6	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ VABAT 52 32 36 N 016 11 37 E							
		21.1	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
Δ DENKO 52 49 01 N 015 49 57 E							
		30.2	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL145-FL660 PERM 2) FL95-FL145 CDR 1 H24 ALTN: ADVAB L980 SUBIX
Δ EK BUT 52 51 50 N 015 00 17 E							

ENR 3.3.1
TRASY NAWIGACJI OBSZAROWEJ
RNAV ROUTES

Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	Odległość geodezyjna Geodesic DIST (NM)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits (FL) Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
		25.5	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL145-FL660 PERM 2) FL95-FL145 CDR 1 H24 ALTN: ADVAB L980 SUBIX
△ ALUKA 52 53 57 N 014 18 24 E							
		5.5	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
▲ ERGON (FIR BDRY) 52 54 22 N 014 09 24 E							

ENR 3.3.1 TRASY NAWIGACJI OBSZAROWEJ RNAV ROUTES							
Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	Odległość geodezyjna Geodesic DIST (NM)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits (FL) Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
L623 (RNAV 5)							
▲ LENOV (FIR BDRY) 49 20 11 N 021 00 37 E							
		41.3	660 115 [C]	130 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL165-FL660 PERM 2) FL115-FL165 CDR 1 H24
					120 ↓		
Δ EKVAT 49 50 26 N 020 17 29 E							
		18.6	660 115 [C]	130 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
					120 ↓		
Δ VAVEL 50 03 59 N 019 57 43 E							
		17.2	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
					100 ↓		
Δ BALOS 50 16 32 N 019 39 30 E							
		21.4	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
					100 ↓		
Δ MYSKO 50 32 11 N 019 16 46 E							
		29.8	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL285-FL660: CDR 1 MON-FRI 0800-1000 (0700-0900) ALTN: LENOV L619 ADVAB PERM w innym czasie/at other times. 2) FL95-FL285: CDR 1 - H24 ALTN: LENOV L619 ADVAB
					100 ↓		
Δ BAREX 50 53 40 N 018 44 18 E							
		7.7	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL285-FL660: CDR 1 MON-FRI 0800-1000 (0700-0900) ALTN: LENOV L619 ADVAB PERM w innym czasie/at other times. 2) FL95-FL285: CDR 1 - H24 ALTN: LENOV L619 ADVAB
					100 ↓		
Δ UWLER 50 59 07 N 018 35 41 E							
		63.4	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL285-FL660: CDR 1 MON-FRI 0800-1000 (0700-0900) ALTN: LENOV L619 ADVAB PERM w innym czasie/at other times. 2) FL95-FL285: CDR 1 - H24 ALTN: LENOV L619 ADVAB
					100 ↓		
Δ BESTO 51 43 48 N 017 23 56 E							

ENR 3.3.1
TRASY NAWIGACJI OBSZAROWEJ
RNAV ROUTES

Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	Odległość geodezyjna Geodesic DIST (NM)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits (FL) Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
		8.7	660 95 [C]	110 ↑	100 ↓	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
△ MAVOT 51 49 48 N 017 13 52 E							
		26.0	660 95 [C]	110 ↑	100 ↓	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
△ ADVAB 52 07 50 N 016 43 38 E							

ENR 3.3.1 TRASY NAWIGACJI OBSZAROWEJ RNAV ROUTES							
Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	Odległość geodezyjna Geodesic DIST (NM)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits (FL) Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
T714 (RNAV 5)							
△ BALOS 50 16 32 N 019 39 30 E		56.2	285 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
△ MAPIK 50 31 34 N 018 14 51 E		9.5	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
△ MOFKE 50 35 12 N 018 01 06 E		3.0	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
△ OSNON 50 36 35 N 017 56 59 E		18.6	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL135-FL660 PERM 2) FL95-FL135: CDR 1 H24
△ ATMEV 50 43 59 N 017 30 11 E		15.7	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
△ XELET 50 50 15 N 017 07 33 E		25.6	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL175-FL660 PERM 2) FL95-FL175 CDR 1 H24
△ GODLO 51 00 14 N 016 30 15 E		25.9	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
△ NOSKU 51 10 07 N 015 52 17 E		37.1	660 95 [C]	110 ↑		+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL245-FL660 PERM 2) FL95-FL245: CDR 1 H24
▲ LASIS (FIR BDRY) 51 24 25 N 014 57 42 E							

ENR 3.3.1 TRASY NAWIGACJI OBSZAROWEJ RNAV ROUTES							
Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	Odległość geodezyjna Geodesic DIST (NM)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits (FL) Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
T738 (RNAV 5)							
△ GOVRI 50 06 25 N 021 01 54 E							
		17.9	660 95 [C]		100 ↓	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL235-FL660 PERM 2) FL95-FL235 CDR 1 - H24 ALTN: LUXAR L984 USALO
△ ORTEB 50 06 08 N 020 34 11 E							
		25.4	660 95 [C]		100 ↓	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
△ XEVLU 50 05 44 N 019 54 46 E							
		32.6	660 95 [C]		100 ↓	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
△ LUVOD 50 13 45 N 019 05 39 E							
		22.1	660 95 [C]		100 ↓	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
△ ORSOX 50 19 11 N 018 32 14 E							
		16.8	660 95 [C]		100 ↓	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
△ NUMBA 50 22 32 N 018 06 31 E							
		12.0	660 95 [C]		100 ↓	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL135-FL660 PERM 2) FL95-FL135: CDR 1 H24
△ OMFOL 50 27 04 N 017 49 10 E							
		36.7	660 95 [C]		100 ↓	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL135-FL660 PERM 2) FL95-FL135: CDR 1 H24
△ OLMUK 50 42 01 N 016 56 32 E							
		35.4	660 95 [C]		100 ↓	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL225-FL660 PERM 2) FL95-FL225 CDR 1 - H24
△ DINOV 50 55 43 N 016 05 08 E							
		21.6	660 95 [C]	110 ↑	100 ↓	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA
△ EKSEK 51 07 42 N 015 36 39 E							

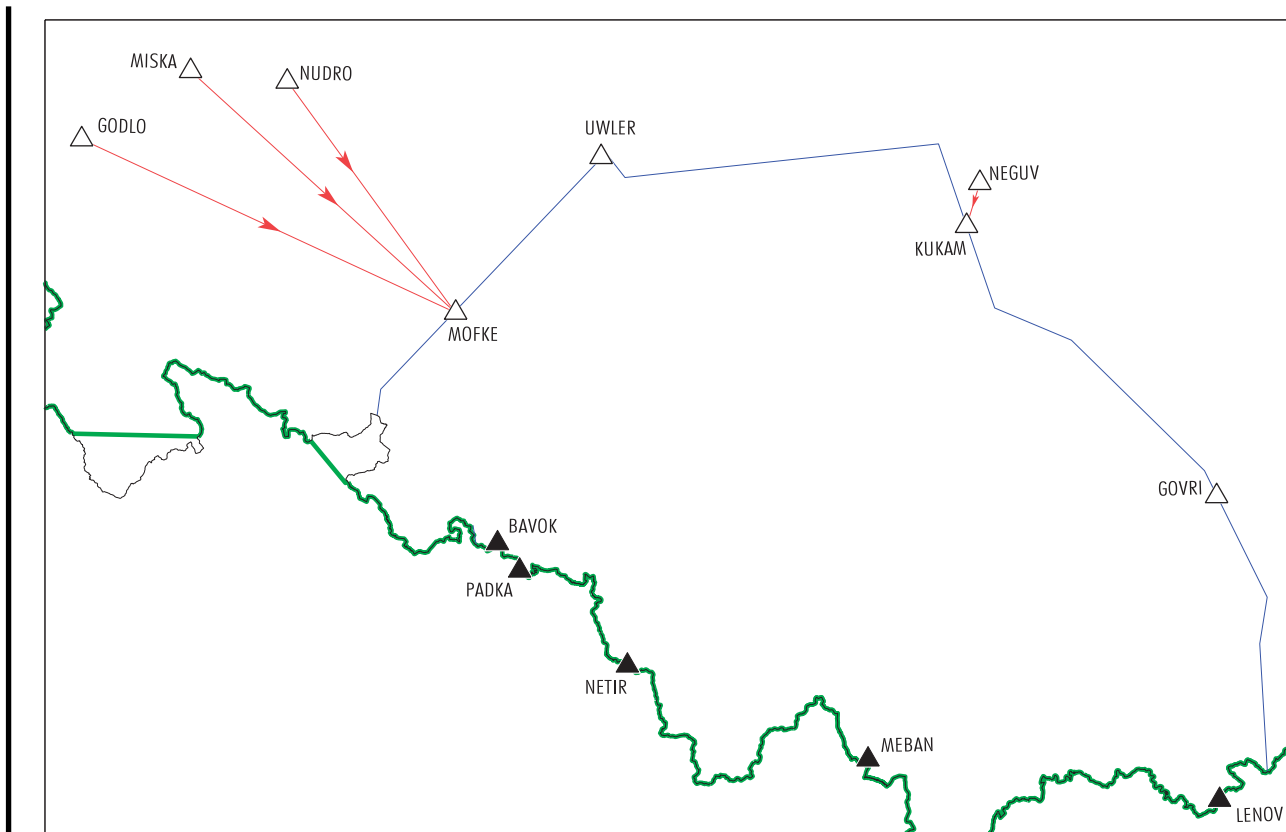
ENR 3.3.1
TRASY NAWIGACJI OBSZAROWEJ
RNAV ROUTES

Oznaczenie trasy Znaczący punkt nawigacyjny Route designator Significant point	VOR / DME IDENT BRG / DIST DME ELEV	Odległość geodezyjna Geodesic DIST (NM)	Granice pionowe (FL) Klasyfikacja przestrzeni Vertical limits (FL) Airspace classification	Kierunek poziomów przelotów Direction of cruising levels		Wymagana dokładność nawigacyjna Navigation accuracy requirement	Organ sprawujący kontrolę/Uwagi Controlling unit/Remarks
				MNM FL ODD	MNM FL EVEN		
1	2	3	4	5		6	7
		29.6	660 95 [C]		100 ↓	+/- 5 NM	ACC WARSZAWA 1) FL245-FL660 PERM 2) FL95-FL245: CDR 1 - H24
▲ LASIS (FIR BDRY) 51 24 25 N 014 57 42 E							

**ENR 3.5 INNE TRASY
OTHER ROUTES**

1. **OBOWIĄZKOWE TRASY ŁĄCZĄCE**
Planowanie lotów dla każdego odlotu / dolotu powinno odbywać się zgodnie z następującymi procedurami.
- 1.1 Doloty EPKK / EPKT

1. **MANDATORY CONNECTING ROUTES.**
Flight planning of any departing / arriving flights shall comply with the following procedures.
- 1.1 EPKK / EPKT arrivals

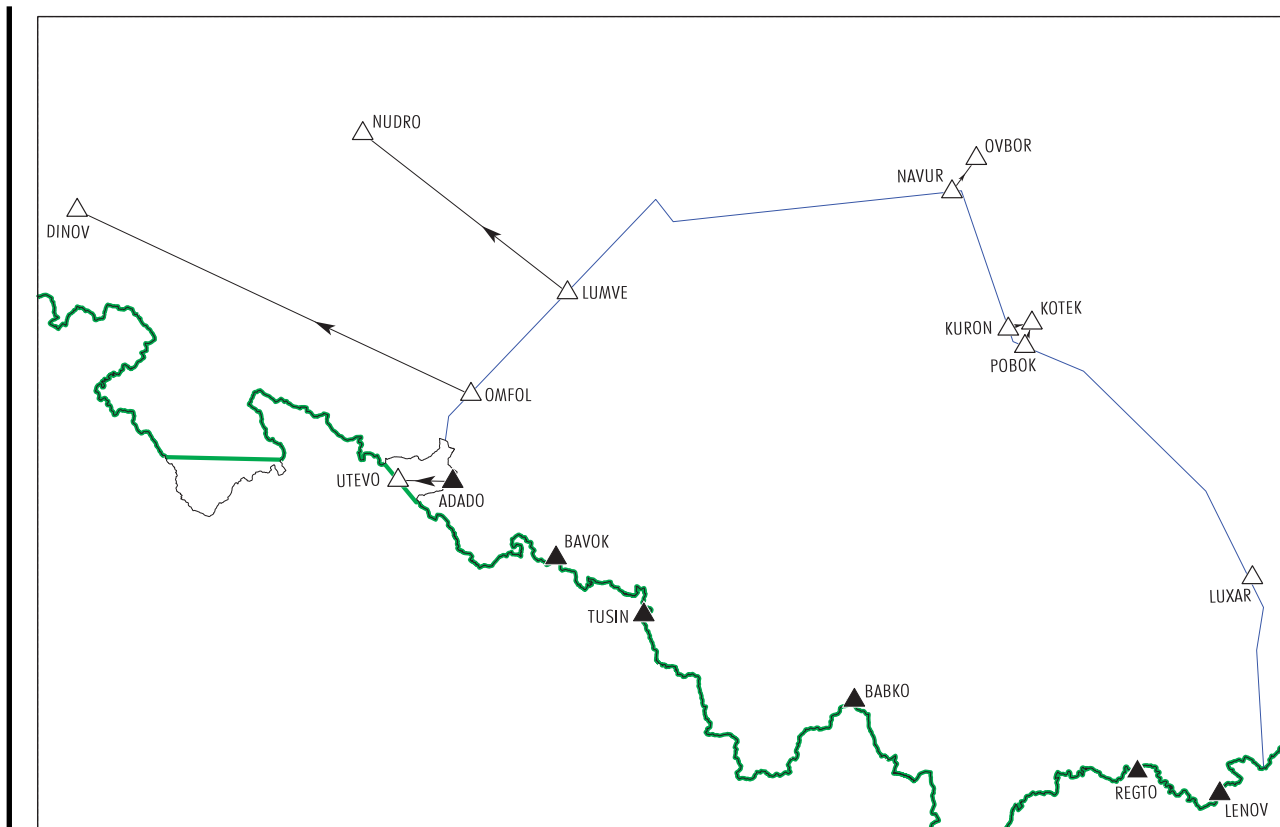


Trasa łącząca FRA dla dolotów FRA Arrival Connecting Route	Pierwszy punkt STAR STAR first point	Lotnisko Airport	
GODLO T714 MOFKE	MOFKE	EPKK	
NUDRO DCT MOFKE			
MISKA DCT MOFKE			
NEGUV M66 KUKAM	KUKAM		
BAREX	BAREX		
GOVRI	GOVRI		
MEBAN*	MEBAN		
LENOV*	LENOV		
PADKA*	PADKA		
NETIR*	NETIR		
UWLER	UWLER		
GODLO T714 MOFKE	MOFKE		EPKT
NUDRO DCT MOFKE			
MISKA DCT MOFKE			
NEGUV M66 KUKAM	KUKAM		
BAREX	BAREX		
GOVRI	GOVRI		
BAVOK*	BAVOK		
MEBAN*	MEBAN		
LENOV*	LENOV		
UWLER	UWLER		

* Punkty na granicy Baltic FRA / FIR EPWW związane z siecią tras ATS w TMA danego lotniska. Używać tylko do wlotów do FIR EPWW.
* Points on boundary of Baltic FRA / FIR EPWW connected with the stated airport TMA's ATS route network. Use only for flights entering FIR EPWW.

1.2 Odloty EPKK / EPKT

1.2 EPKK / EPKT departures

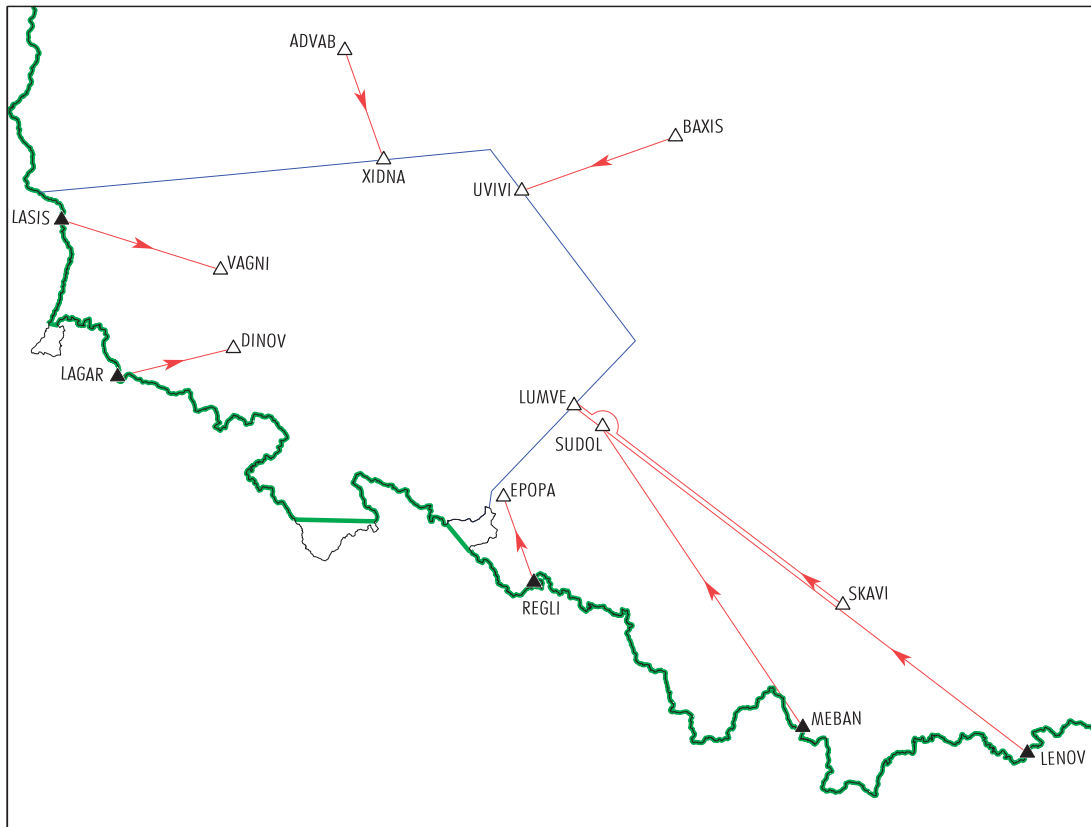


Lotnisko Airport	Ostatni punkt SID SID last point	Trasa łącząca FRA dla odlotów FRA Departure Connecting Route
EPKK	ADADO	ADADO M992 UTEVO
	OMFOL	OMFOL T738 DINOV
	LUMVE	LUMVE L619 NUDRO
	NAVUR	NAVUR N744 OVBOR
	POBOK	POBOK M985 KOTEK
	KURON	KURON T709 KOTEK
	LUXAR	LUXAR
	TUSIN	TUSIN*
	BABKO	BABKO*
	REGTO	REGTO*
EPKT	OMFOL	OMFOL T738 DINOV
	LUMVE	LUMVE L619 NUDRO
	NAVUR	NAVUR N744 OVBOR
	POBOK	POBOK M985 KOTEK
	KURON	KURON T709 KOTEK
	ADADO	ADADO M992 UTEVO
	LUXAR	LUXAR
	REGTO	REGTO*
	BABKO	BABKO*
	TUSIN	TUSIN*
BAVOK	BAVOK*	

* Punkty na granicy Baltic FRA / FIR EPWW związane z siecią tras ATS w TMA danego lotniska. Używać tylko do wylotów z FIR EPWW.
* Points on boundary of Baltic FRA / FIR EPWW connected with the stated airport TMA's ATS route network. Use only for flights leaving FIR EPWW.

2.15 Doloty EPWR

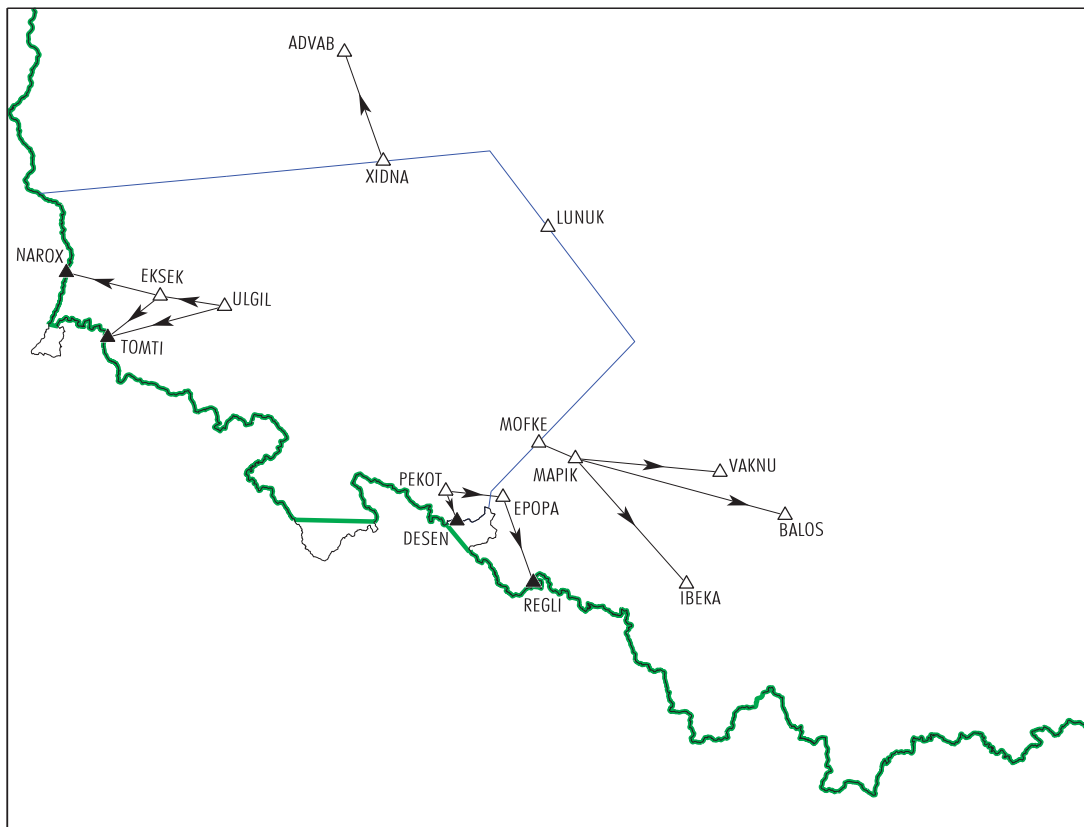
2.15 EPWR arrivals



Trasa łącząca FRA dla dolotów FRA Arrival Connecting Route	Pierwszy punkt STAR STAR first point	Lotnisko Airport
LAGAR T871 DINOV	DINOV	EPWR
REGLI L617 EPOPA	EPOPA	
LENOV L619 LUMVE	LUMVE	
SKAVI DCT LUMVE		
MEBAN DCT SUDOL L619 LUMVE		
ADVAB L617 XIDNA	XIDNA	
LASIS Z419 VAGNI	VAGNI	
BAXIS N869 UVIVI	UVIVI	

2.16 Odloty EPWR

2.16 EPWR departures



Lotnisko Airport	Ostatni punkt SID SID last point	Trasa łącząca FRA dla odlotów FRA Departure Connecting Route	
EPWR	XIDNA	XIDNA L617 ADVAB	
	LUNUK	LUNUK	
	PEKOT		PEKOT L616 DESEN
			PEKOT DCT EPOPA L617 REGLI
	ULGIL		ULGIL Z348 NAROX
			ULGIL Z348 EKSEK Z349 TOMTI
			ULGIL T707 TOMTI
	MOFKE		MOFKE T714 MAPIK T710 IBEKA
			MOFKE T714 BALOS
			MOFKE T714 MAPIK Z73 VAKNU

ENR 4.4 OZNACZENIA KODÓW NAZW DLA ZNACZĄCYCH PUNKTÓW NAWIGACYJNYCH NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS

UWAGI

Właściwość punktu we FRA:

E = punkt wlotowy na granicy poziomej FRA,
X = punkt wylotowy na granicy poziomej FRA,
A = punkt łączący FRA odlotowy,
D = punkt łączący FRA odlotowy,
I = punkt pośredni FRA.

* Punkt dostępny wyłącznie w ruchu OAT z wyjątkiem możliwości wykorzystania we FRA jak w kolumnie 4 powyższego wykazu.

** Punkt dostępny tylko dla lotów wg przepisów VFR.

REMARKS

FRA relevance:

E = FRA Horizontal Entry Point,
X = FRA Horizontal Exit Point,
A = FRA Arrival Connecting Point,
D = FRA Departure Connecting Point,
I = FRA Intermediate Point.

* Waypoint available in OAT only except for the possibility of using in FRA as described in column No. 4 of the above list.

** Waypoint available only for VFR flights.

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
ABAKU	51 40 37 N 019 04 53 E	STAR EPLL, N871	FRA(I) FRA(A): EPLL
ABAPA	52 00 36 N 021 11 40 E	STAR EPWA	
ABERO	52 13 40 N 023 12 32 E	P851, Z182	FRA(EX) FRA(A): EPMO, EPWA
ABEXA	51 36 17 N 020 55 18 E	Q99	
ABGEG	51 13 35 N 016 25 54 E	TMA POZNAŃ SOUTH	
ABIBO	53 06 27 N 017 32 16 E	STAR EPBY, Z96	
ABSAG	52 48 44 N 014 13 29 E	Y218	
ABSEL	51 55 36 N 020 31 32 E	SID EPMO	
ACTAF	52 39 39 N 016 14 28 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS	
ADADO	50 12 34 N 017 44 53 E	SID EPKK, SID EPKT, M992	FRA(I): Only for DEP EPKK, EPKT
ADIKA	51 32 18 N 021 19 46 E	Q99	
ADINI	52 00 33 N 021 15 23 E	STAR EPWA	
ADOXO	52 06 11 N 019 30 26 E	SID EPLL, STAR EPLL, STAR EPRA, N133	FRA(I) FRA(AD): EPLL
ADURU	52 04 45 N 021 12 58 E	L621, T265	
ADVAB	52 07 50 N 016 43 38 E	L617, L619, L623, L980, L981, P150, P733	FRA(I) FRA(A): EDDB, EDDT
ADVEX	50 20 54 N 017 52 11 E	Z159	FRA(I)
AGALU	51 28 17 N 017 23 08 E	N869	FRA(I) FRA(A): LKKB, LKPR, LKVO
AGAVA	51 34 53 N 019 57 39 E	STAR EPMO, STAR EPWA, Q277, T355	FRA(I)
AGESI	52 19 53 N 020 42 06 E	STAR EPWA	
AGODU	53 56 40 N 016 06 59 E	L733, T671	FRA(I) FRA(A): EDDB, EDDT
AJPIF	50 27 25 N 019 28 48 E	EPKT VOR RWY26	
AJWER	50 09 02 N 020 10 50 E	EPKK VOR RWY25	
AKAPI	51 55 12 N 016 28 22 E	STAR EPPO, P733	FRA(A): EPPO FRA(I): Only for ARR EPZG
AKFAG	50 02 07 N 019 22 41 E	EPKK VOR RWY07	
AKNUC	50 27 46 N 018 40 35 E	EPKT VOR RWY08	
ALUKA	52 53 57 N 014 18 24 E	L29, L730, L619, Y218	FRA(EX)
AMEDU	49 42 20 N 022 50 25 E		FRA(EX)
AMROR	54 53 24 N 015 05 50 E	N983	FRA(EX)
AMUTO	52 20 00 N 018 56 45 E	N983, P150	FRA(I): Only for DEP EPPW
APNEZ	53 15 38 N 015 17 00 E	SID EPSC	FRA(D): EPSC
APSIK *	54 40 00 N 016 40 00 E	TSA14, EPD53	FRA(I)
APTAS	50 54 41 N 017 41 45 E	STAR EPWR, T710	
AQALE	52 30 00 N 021 11 00 E	STAR EPMO	
ARDUT	53 51 29 N 021 10 02 E	STAR EPSY, L29	FRA(I) FRA(A): EPSY FRA(D): EYKA, EYVI
ARFEP	51 33 56 N 020 26 43 E	STAR EPWA	

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
ARGIX	50 56 42 N 021 58 20 E	SID EPLB, T709	FRA(I) FRA(D): EPLB
ARKUG	53 30 24 N 016 50 18 E	M70, Q316	FRA(I)
ARMEX	51 29 44 N 017 07 26 E	L617, L619	FRA(I)
ARPEL *	54 10 57 N 016 09 00 E	TSA12	
ARSAP	52 13 41 N 014 42 45 E	Y209, Y210	FRA(E): Only for DEP EDDB/EDDT
ARSOG	49 59 26 N 022 41 59 E	L981	FRA(I)
ARVAL	52 00 59 N 021 06 34 E	EPWA VOR RWY33	
ARVUD	52 26 33 N 018 10 48 E	MTMA EPPW	
ASBIM	53 09 24 N 021 44 20 E	N871	FRA(I) FRA(AD): EYKA, EYVI
ASDAG	52 13 38 N 020 42 08 E	VOR RWY 11 EPWA	
ASGID	49 51 54 N 020 33 13 E	STAR EPKT	
ASGUL	53 38 19 N 016 56 50 E	L23	FRA(I)
ASKOX	51 21 51 N 021 51 05 E	STAR EPRA	
ASLUX	52 19 14 N 022 09 38 E	SID EPWA, M863, Z182, Z460	FRA(I)
ASTEX	52 08 28 N 021 05 14 E	VOR RWY 11 EPWA	
ASVEM	51 28 56 N 021 13 38 E	L980	FRA(I)
ATKEK	49 55 18 N 021 41 02 E	L984	FRA(I)
ATKUN	52 40 38 N 018 04 12 E	L979, T720	FRA(I)
ATMEV	50 43 59 N 017 30 11 E	T714	FRA(I)
ATMIR	52 47 16 N 017 27 48 E	P733	FRA(I)
ATSEW	50 38 59 N 019 38 46 E	SID EPKT, STAR EPKT	
AXROF	50 01 32 N 019 24 54 E	SID EPKK	
BABEN	54 23 17 N 015 14 31 E	M70, L617, N746	FRA(I)
BABKO	49 36 42 N 019 28 10 E	SID EPKK, SID EPKT, L856, M66, M866, Q35, Z169	FRA(I)
BABOT	55 10 12 N 016 41 25 E	Y41	FRA(I)
BADNO	51 45 00 N 017 40 42 E	L981	FRA(I)
BADUP	52 03 33 N 017 25 16 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE/ARRIVAL EPKS, L980	FRA(I): Only for ARR/DEP EPZG
BAISA	52 39 05 N 016 37 35 E	STAR EPPO, TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS	
BALBA	50 51 42 N 023 01 24 E	M977, T267, T425	FRA(I) FRA(D): EPWO, EPWA
BALOS	50 16 32 N 019 39 30 E	L623, T714	FRA(I): Only for DEP EPWR
BAMOX *	54 42 56 N 017 17 00 E	TSA14	FRA(I)
BAMSO	52 20 09 N 021 54 35 E	SID EPWO, SID EPWA, SID EPRA, Z182	FRA(I) FRA(D): EPRA
BANPI	52 28 00 N 017 05 06 E	STAR EPPO, TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS	
BANUB	54 27 43 N 014 17 50 E	Z131, Z212	FRA(EX)
BAREP	52 16 16 N 015 33 52 E	EPZG arrivals, STAR EPZG, L980	FRA(I) FRA(AD): EPZG
BAREX	50 53 40 N 018 44 18 E	L623, T205	FRA(I)
BARGU	53 59 50 N 021 15 11 E	N858	FRA(I) FRA(A): EYKA, EYVI
BASEK	52 10 46 N 020 35 24 E	STAR EPWA	
BAVGO	53 14 45 N 018 15 04 E	STAR EPBY, Z95	
BAVNU	53 06 28 N 020 27 48 E	L979	
BAVOK	50 00 10 N 018 11 43 E	STAR EPKT, T709	FRA(EX)
BAWZI	50 08 14 N 020 13 05 E	STAR EPKK, ILS RWY25, RNP RWY25	
BAXIS	51 48 31 N 018 51 50 E	STAR EPLL, SID EPLL, N869	FRA(I) FRA(D): EPLL
BEDAM	53 44 23 N 015 11 32 E	Z491	FRA(I) FRA(A): EPSC
BERNU *	54 08 12 N 019 08 18 E	MTMA EPMB	
BESOT	52 55 18 N 022 56 40 E	M977, N869, Z460	FRA(I) FRA(A): EYKA, EYVI FRA(D): EPWO, EPWA, EYKA, EYVI
BESTO	51 43 48 N 017 23 56 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE/ARRIVAL EPKS, L623	FRA(I)

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
BETUP *	53 11 53 N 020 00 00 E	TSA02	
BEVOS *	51 09 49 N 021 14 19 E	TSA05	
BEZMI	54 23 14 N 017 24 24 E	L733, P31	FRA(I)
BIBKA	53 11 27 N 018 57 18 E	N133, Z96	FRA(I)
BIGLU	51 43 23 N 023 32 35 E	L999, T344	FRA(X)
BILRA	54 46 29 N 014 20 20 E	Q800, Z493	FRA(EX)
BIMPA	52 22 28 N 019 46 29 E	STAR EPMO, STAR EPWA, P150, P851	FRA(I)
BINKA	53 45 34 N 014 16 32 E	L23, M602, N746	FRA(EX)
BINPO	51 40 11 N 016 37 00 E	L616	FRA(I) FRA(D): EPSC
BISWE *	54 06 00 N 020 55 00 E	TSA01	
BITVA	52 20 46 N 021 05 11 E	SID EPMO, SID EPWA	
BOBLU	50 23 59 N 021 54 35 E	TMA EPRZ	
BODLA	53 16 33 N 014 24 36 E	L132, L733, Q316, Z491, Z717	FRA(EX)
BOKSU	54 18 27 N 023 03 33 E	L71, M857, M985, N858	FRA(I)
BULEP	52 46 16 N 022 25 08 E	M857, N869	FRA(I) FRA(D): EPMO, EPWA
BUNOS	54 59 22 N 018 10 54 E	T224	FRA(I)
BUWAS	52 10 47 N 021 47 07 E	STAR EPWA	
CELWO	52 21 18 N 016 53 44 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE EPKS	
CUZAC	50 39 28 N 018 46 28 E	SID EPKT, STAR EPKT	
DADJE	50 10 08 N 019 47 11 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
DAHOW	51 46 48 N 022 00 44 E	MTMA EPDE	
DEBZU	52 02 16 N 021 05 47 E	STAR EPWA	
DEKUT	53 06 58 N 017 02 07 E	SID EPPO, STAR EPPO, N858, P861, Z96	FRA(I) FRA(A): EPPO FRA(D): EPPO
DELIR	53 04 50 N 017 06 49 E	T727	
DEMET *	53 50 41 N 019 11 29 E	MTMA EPMB	
DEMUR	54 04 48 N 015 00 28 E	L132, N746, Z491	FRA(I) FRA(D): EDDB, EDDT
DENKO	52 49 01 N 015 49 57 E	STAR EPPO, L616, L619, L996, M994, N858, P851, T727	FRA(I) FRA(AD): EDDB, EDDT FRA(A): EPPO
DERAM	51 50 49 N 019 16 51 E	L980	FRA(I): Only for ARR EPLB/EPRA and DEP EPRA
DESEN	50 16 12 N 017 31 01 E	L616	FRA(EX)
DEVEG	50 51 27 N 017 30 38 E	L617	
DEVEL	54 43 51 N 015 44 53 E	L621	FRA(I)
DEXIR	54 13 27 N 017 26 56 E	SID EPGD, T671, Y100	FRA(I) FRA(D): EPGD
DIBED	49 53 18 N 023 03 30 E	L747, L981, L984, M977, N195, N983	FRA(EX)
DIBLO	52 07 47 N 019 20 39 E	T174	FRA(I)
DIDPU	52 35 19 N 016 27 04 E	STAR EPPO	
DIFUS *	53 51 48 N 015 16 10 E	MTMA EPSN	
DILMU	52 19 49 N 021 20 42 E	SID EPMO	
DILVI	52 10 09 N 015 27 33 E	L979	FRA(I) FRA(A): EPZG FRA(D): EDDB, EDDT, EPZG
DIMEX	51 37 50 N 016 07 43 E	P733, T205, Z172	FRA(I) FRA(A): EDDB, EDDT FRA(D): LKKB, LKPR, LKVO
DINOV	50 55 43 N 016 05 08 E	STAR EPWR, T738, T871	FRA(I) FRA(A): EPWR FRA(D): EPKK, EPKT
DINVA	52 13 47 N 021 03 54 E	STAR EPWA	
DIODA	50 33 50 N 024 05 29 E		FRA(EX)
DIPKI	52 12 10 N 017 27 46 E	P150	FRA(I): Only for ARR/DEP EPZG
DISBI	52 03 59 N 022 58 41 E	M977	
DISEK *	52 55 28 N 014 52 04 E	TSA10	FRA(I)

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
DODOD	50 36 53 N 020 09 31 E	Q10	FRA(I)
DOGIG	50 49 25 N 022 05 10 E	L999	FRA(I)
DOMAG	54 58 28 N 017 41 08 E	L983, N133, T240	FRA(I)
DOMOB	52 34 02 N 020 44 47 E	SID EPMO	
DOPOX	52 17 25 N 021 07 16 E	SID EPWA	
DOSAL	53 23 55 N 015 23 32 E	L996	FRA(I)
DOSIX	52 20 53 N 019 13 39 E	STAR EPRA, P150	FRA(I)
DOTEX	51 12 01 N 021 51 44 E	N195	
DUCGO *	52 45 00 N 020 37 00 E	TSA02	
DUDCO	52 30 02 N 017 47 45 E	TRA 11, JET ARRIVAL EPKS	
DUFOH	50 28 24 N 019 38 35 E	SID EPKK, SID EPKT, STAR EPKT	
DUFSI	52 02 00 N 017 39 12 E	MTMA EPPW, TMA POZNAŃ NORTH	
DUTFU	52 15 45 N 021 20 25 E	STAR EPWA	
EBOGU	53 22 44 N 018 08 59 E	N858, P733	FRA(I): Only for ARR/DEP EPGD
EDIZE	52 10 17 N 021 16 18 E	STAR EPWA	
EFLUC	50 33 42 N 019 38 41 E	SID EPKT	
EFLUW	49 54 17 N 019 01 50 E	STAR EPKK	
EGLON	51 25 00 N 021 59 05 E	L621, M857, M860	FRA(I)
EHETE	50 01 00 N 019 21 07 E	STAR EPKK, RNP RWY07	
EKBUT	52 51 50 N 015 00 17 E	L619	FRA(I)
EKRON	54 35 01 N 014 42 34 E	Z491	
EKRUL	50 44 46 N 021 21 40 E	L856	
EKSEK	51 07 42 N 015 36 39 E	T738, Z348, Z349	FRA(I): Only for DEP EPWR
EKTIZ	52 25 04 N 018 00 00 E	TRA 11, JET DEPARTURE/ARRIVAL EPKS	
EKVAT	49 50 26 N 020 17 29 E	L623	
ELFUC	50 33 42 N 019 38 41 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
ELGEL	52 26 22 N 020 52 51 E	STAR EPWA	
ELGOX	50 33 53 N 018 18 03 E	P193	FRA(I)
ELKAR	53 41 54 N 020 30 00 E	T727	FRA(I)
ELPOL	54 36 23 N 015 38 02 E	N195, N983, Y100	FRA(I)
ELSUM *	51 56 35 N 022 26 17 E	TSA 04, TSA 47	
ELSUP	52 32 24 N 015 24 41 E	SID EPPO, Z181	FRA(I) FRA(D): EPPO
ELTUB	53 40 21 N 015 25 21 E	L733	FRA(I) FRA(A): EPSC
ELVEP	50 18 00 N 019 09 41 E	SID EPKT	
ELVOT	50 36 42 N 016 24 33 E		FRA(X)
EMBIK	50 12 29 N 018 06 11 E	M992	FRA(I)
EMCEL	51 41 08 N 020 54 35 E	STAR EPWA	
EMFED	52 33 44 N 017 33 37 E	MTMA EPPW	
EMGAR	54 26 07 N 016 33 07 E	Z717	FRA(I) FRA(AD): EDDB, EDDT
EMGIP	52 36 18 N 018 34 29 E	N983	
EMKUX	49 39 15 N 019 41 26 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
EMLES *	53 16 21 N 016 28 06 E	MTMA EPMI, TSA09	
ENNAW	49 47 00 N 020 11 04 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
ENOBI	53 35 34 N 023 37 47 E	L979	FRA(EX)
ENORU	50 20 25 N 016 22 13 E		FRA(E) FRA(A): EPPO, EPWA
ENUBU *	51 29 13 N 018 40 49 E	MTMA EPLK	
ENZAM	52 12 05 N 021 33 17 E	STAR EPWA, STAR EPMO	
EPLUZ	50 17 57 N 022 19 36 E	Q258	
EPOPA	50 22 05 N 017 47 59 E	STAR EPWR, L617	FRA(I) FRA(A): EPWR
EREDA	51 50 54 N 020 38 04 E	SID EPMO	
ERGON	52 54 22 N 014 09 24 E	L619	
ERKEB	49 34 24 N 020 48 25 E	STAR EPKK, STAR EPKT	

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
ERLEG	52 00 47 N 021 06 00 E	EPWA ILS CAT II&III z or LOC z RWY 33, EPWA ILS CAT II&III y RWY 33, EPWA RNAV (GNSS) RWY 33	
ERMIV	51 48 43 N 020 44 18 E	M985	
ERNOX	52 01 36 N 016 01 14 E	SID EPP0, P861	FRA(D): EPP0
ERPAB	52 38 06 N 018 19 09 E	M70	
ERPOK	49 57 00 N 020 06 55 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
ERPUX *	54 00 00 N 018 00 00 E	EPD53	
ERUNI *	52 26 15 N 021 44 14 E	MTMA EPMM	
ERZAR	53 56 25 N 018 43 52 E	MTMA EPMB	
ETABI	52 17 38 N 016 26 38 E	STAR EPP0, TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS	
ETEDI	53 35 32 N 019 52 17 E	T720	FRA(I): Only for ARR EPSY
ETITI	50 23 45 N 021 13 11 E	L981	FRA(I) FRA(AD): EPRZ
ETNEL	50 50 27 N 017 09 25 E	L616	
ETUBO	52 28 09 N 022 57 45 E	M863, M866, M977	FRA(I) FRA(AD): EPMO, EPWA
EVDEX	51 56 46 N 020 26 41 E	SID EPMO, SID EPWA, EPWA ILS CAT II y RWY 11, EPWA RNAV (GNSS) RWY 11	
EVEPU	51 54 06 N 019 36 23 E	N133	
EVGAG	51 54 23 N 015 15 09 E	T205	FRA(I)
EVGUR	51 18 22 N 019 36 45 E	Z169	
EVINA	51 23 16 N 020 21 36 E	SID EPMO, SID EPWA, M66, M985, N744, T353, Z175	FRA(I)
EVNIL *	51 40 38 N 018 45 47 E	MTMA EPLK	
EVNOB	54 15 54 N 018 11 05 E	SID EPGD, STAR EPGD	
EVODO	53 17 39 N 022 55 45 E	M977	
EXFOR	52 13 04 N 020 36 20 E	STAR EPWA	
EZLIH	50 33 48 N 018 43 08 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
EZWOP	50 28 34 N 018 38 39 E	STAR EPKT, EPKT RNP RWY08	
FAFEN	52 05 22 N 018 22 22 E	MTMA EPPW	
FALNE	51 51 27 N 019 37 51 E	STAR EPMO	
FARCU	53 53 38 N 014 12 46 E	STAR EPSC	
FECIC	50 12 21 N 020 02 54 E	STAR EPKK	
FESCU	50 10 51 N 018 51 05 E	SID EPKK, STAR EPKK, SID EPKT	
FEZUM	52 13 17 N 022 11 37 E	MTMA EPMM	
FIL0Z	52 04 16 N 020 58 43 E	STAR EPWA	
FOJGO	51 39 25 N 021 32 17 E	MTMA EPDE	
FOLFA	51 46 37 N 020 57 27 E	STAR EPWA	
FOPFU	50 28 34 N 019 19 01 E	SID EPKK	
FORFE	53 13 20 N 015 35 13 E		FRA(I)
FUMCA	50 39 17 N 018 30 14 E	SID EPKT, STAR EPKT	
FUQOF	49 56 45 N 020 07 42 E	SID EPKT, STAR EPKT	
GATPO	51 25 14 N 016 51 39 E	SID EPWR	
GAVDU	50 50 28 N 022 04 11 E	STAR EPLB, T282, T375	FRA(I) FRA(A): EPLB
GAWOR	49 08 32 N 022 16 53 E	L71, T344	FRA(I)
GERVI	52 09 19 N 022 12 03 E	STAR EPRA, M857, M866, P139, P851, Z169, Z179	FRA(I) FRA(A): EPRA
GESDU	51 48 39 N 020 30 13 E	N744	
GEVNA	49 56 06 N 020 43 29 E	L984, L999	FRA(I)
GIGAL	51 04 43 N 016 29 31 E	L986	
GILAL	52 01 36 N 020 32 52 E	SID EPMO, SID EPWA	
GILAS	52 37 54 N 014 31 33 E	M994	FRA(EX)
GIMAP	51 13 09 N 023 05 45 E	N191	FRA(I)
GINEX *	51 27 48 N 022 21 33 E	MTMA EPDE, TSA04	
GINOK	52 31 35 N 016 28 44 E	L617, P861	FRA(I): Only for DEP EPGD
GIPOS	51 41 54 N 019 42 36 E	N133	
GIRUZ	53 51 58 N 019 38 27 E	MTMA EPMB, TSA01	
GITOV	54 22 06 N 020 41 54 E	N5, P159	FRA(EX)

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
GIVAR	55 01 35 N 016 18 08 E	L983, T670	
GIXOL	49 49 45 N 019 21 07 E	Z121	
GIZCA *	53 45 17 N 017 29 53 E	TRA69	
GOBNI	53 22 17 N 018 29 29 E	SID EPBY, STAR EPBY, Z95	FRA(AD): EPBY
GOBRA	53 35 05 N 015 42 09 E	L730, T672	
GOBSU	52 17 20 N 017 00 43 E	STAR EPP0	
GODIL	52 25 29 N 020 22 23 E	EPMO ILS CAT II or LOC RWY 08	
GODLO	51 00 14 N 016 30 15 E	SID EPWR, T714, T871	FRA(I) FRA(A): EPKK, EPKT
GODMA	53 35 40 N 018 26 04 E	P733	FRA(I): Only for ARR EPGD
GOGUS	51 34 48 N 019 37 59 E	STAR EPRA, Q277	FRA(I)
GOLAD	54 20 00 N 022 10 30 E	L32, L747, M159	FRA(EX)
GOMED	54 26 52 N 019 39 15 E	M994	FRA(EX)
GOMEX	53 44 04 N 015 14 34 E	L996	FRA(I)
GOMOR	51 11 00 N 017 37 02 E	T205	
GONTU	53 29 44 N 019 19 07 E	L23, T727	FRA(I)
GORAT	53 10 41 N 023 53 39 E	L23, N869	FRA(EX)
GORPI	54 55 00 N 015 39 18 E	N746, Z80	FRA(EX)
GOSAK	50 33 28 N 020 18 16 E	N133	FRA(I)
GOSIT	52 14 16 N 020 42 34 E	EPWA ILS CAT II z or LOC z RWY 11, EPWA ILS CAT II y RWY 11, EPWA RNAV (GNSS) RWY 11	
GOSOT	54 48 20 N 014 51 28 E	Z131, L996	FRA(EX)
GOTIX	50 01 18 N 023 12 43 E	L621	FRA(EX)
GOVEN	52 03 30 N 014 45 20 E	L735, L979, M607, P31, T205	FRA(EX)
GOVRI	50 06 25 N 021 01 54 E	SID EPRZ, STAR EPKK, STAR EPKT, T738	FRA(I) FRA(A): EPKK, EPKT FRA(D): EPRZ
GRUDA	53 31 16 N 018 46 53 E	L23, L29, L621, N133, N191, N858, T720, Z95	FRA(I)
GUBNU	52 24 50 N 016 21 45 E	STAR EPP0	
GUFCE	50 11 13 N 019 54 52 E	SID EPKK, STAR EPKK	
GUPMA	51 14 40 N 017 01 06 E	TMA POZNAŃ SOUTH	
GUWEN *	52 30 00 N 022 03 30 E	TSA02	
HALFI	52 22 43 N 020 41 14 E	STAR EPWA	
HIDBE	50 44 56 N 019 54 29 E	SID EPKK, STAR EPKT	
HURTE	51 09 20 N 020 36 12 E	STAR EPRA	FRA(I): Only for ARR EPRA
IBEKA	50 01 40 N 018 56 30 E	M984, T710	FRA(I): Only for DEP EPWR
IBINO	53 33 46 N 019 58 50 E	STAR EPSY, T720	FRA(I) FRA(A): EPSY
IBZEM *	53 12 45 N 018 39 30 E	TRA11, TSA28	
IDEXU	52 41 50 N 017 02 10 E	L735, P851	FRA(I): Only for DEP EPSC. DEP/ARR EPPW.
IDMAV	52 19 05 N 016 27 59 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE EPKS	
IFRAL	51 26 16 N 020 18 36 E	STAR EPRA	
IMNAZ	50 02 04 N 019 28 41 E	EPKK RNP RWY07	
IMWEG	52 33 46 N 020 56 51 E	STAR EPMO	
INDAD	50 04 29 N 021 16 06 E	P746	
INDIG	51 59 48 N 018 00 00 E	L980, T174	FRA(I) FRA(D): EPMO, EPWA, EPRA
INFUX	50 13 20 N 023 28 59 E		FRA(EX)
INGES	52 06 05 N 023 30 50 E		
INKOK *	51 37 00 N 016 33 23 E	TSA07	
INPIV	50 27 55 N 020 02 44 E	SID EPKT	
INRAS	52 29 56 N 020 47 32 E	SID EPWA	
INSAB	50 17 23 N 018 51 12 E	SID EPKT	
INSON	52 29 49 N 020 57 29 E	SID EPWA	
INTUN	53 10 03 N 018 41 48 E	SID EPBY, STAR EPBY, Z96	FRA(I) FRA(AD): EPBY
INZUB	52 29 29 N 020 31 03 E	STAR EPWA	

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
IPLAM	54 17 01 N 018 50 37 E	ILS CAT II & III or LOC RWY 29 EPGD, VOR RWY 29 EPGD, RNP RWY 29 EPGD	FRA(I)
IPLIT	54 38 16 N 019 21 20 E	P733	FRA(EX)
IPSOD	50 52 06 N 017 25 58 E	TMA POZNAŃ SOUTH	
IRBON *	51 24 50 N 021 35 24 E	MTMA EPRA, TSA05	
IRBOS	51 26 33 N 019 50 39 E	N133, T353	FRA(I): Only for DEP EPRA
IRCEN	52 15 03 N 017 35 18 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS	
IRDEB	51 48 38 N 021 53 32 E	P139, T270	FRA(I): Only for ARR EPRA and DEP EPLB/EPRA
IRGAM	50 45 42 N 021 46 53 E	T375	
IRGET	53 40 11 N 014 36 53 E	M602	
IRLUN	53 45 02 N 018 36 53 E	SID EPGD, STAR EPGD, N133, P733	FRA(I) FRA(AD): EPGD
IVDIR *	52 50 00 N 021 45 00 E	TSA02	
IVGOR	55 35 04 N 017 57 32 E	Q800	FRA(EX)
IVMEM	50 11 43 N 018 36 45 E	STAR EPKT	
IVNER	51 07 05 N 023 51 26 E	Q34	FRA(X)
IXIXI	53 41 04 N 019 53 28 E	L29, Y564	FRA(I): Only for DEP EPGD
IXOGA	51 22 01 N 022 27 39 E	L856	FRA(I)
IXSIQ *	53 40 26 N 016 29 21 E	MTMA EPSN, TRA69C	
IXURO	51 01 04 N 015 32 38 E	N869	
IZWEW	54 06 15 N 022 38 53 E		Punkt wykorzystywany do omijania stref wojskowych. Szczegółowe dane publikowane będą w odpowiednim suplemencie. / Point used for avoiding military zones. Details will be published in an adequate Supplement.
JEJOH	49 42 18 N 020 03 19 E	SID EPKK, STAR EPKK, SID EPKT, STAR EPKT	
JEZWA	50 17 27 N 018 46 31 E	STAR EPKK, SID EPKT, STAR EPKT	
JOSWO	49 55 23 N 018 38 16 E	SID EPKK, STAR EPKK, SID EPKT	
JUBFO	49 53 59 N 019 51 10 E	SID EPKK	
KACBU	51 36 51 N 021 10 58 E	STAR EPMO	
KARTI	54 17 59 N 018 12 29 E	N133, P861, Y100, Y41, Z72	FRA(I)
KEFIR	49 21 07 N 021 55 25 E	Z179, Z367	FRA(I)
KELEL	49 18 49 N 020 10 31 E	P193	FRA(I)
KELOD	52 14 02 N 015 53 00 E	STAR EPPO, L979, L980, Y209	FRA(I) FRA(A): EDDB, EDDT, EPPO FRA(D): EDDB, EDDT
KEVJO	50 27 24 N 020 02 38 E	SID EPKK, STAR EPKK	
KEWLU	52 30 45 N 020 20 33 E	STAR EPWA	
KEZDO *	53 32 46 N 015 35 03 E	MTMA EPSN	
KIKZA	49 59 28 N 021 29 51 E	Q258	
KINFU	52 18 27 N 020 59 49 E	STAR EPWA	
KITEQ	51 59 02 N 020 58 21 E	STAR EPWA	
KOLOB	54 49 23 N 014 56 39 E	L617, N195	FRA(EX)
KONCE *	52 40 15 N 018 45 45 E	TRA11, TSA28	
KONZI	50 33 58 N 020 37 04 E		FRA(I) FRA(A): EPRA
KORUP	51 34 59 N 014 44 17 E	T174	FRA(X)
KOSEX	54 07 34 N 017 32 10 E	STAR EPGD, L730	FRA(I) FRA(A): EPGD
KOTEK	50 38 50 N 020 15 04 E	L981, M866, M984, M985, N133, P746, Q10, T709, Z187	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA, EPRA FRA(D): EPKK, EPKT, EPMO, EPWA, EPRA
KUGEB	51 59 11 N 020 47 01 E	STAR EPWA	
KUGJO	50 12 24 N 019 25 05 E	STAR EPKK, SID EPKT	
KUKAM	50 48 22 N 020 03 38 E	STAR EPKK, STAR EPKT, M66	FRA(I) FRA(D): EPMO, EPWA, EPRA
KUKOP	52 08 52 N 020 24 38 E	N869, N871	
KULEK	53 33 10 N 020 30 00 E	L735	FRA(I) FRA(D): EYKA, EYVI

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
KULUV	51 38 52 N 016 20 21 E	T710	FRA(I) FRA(D): EDDB, EDDT
KUMUT	51 57 15 N 021 23 24 E	STAR EPWA	
KUNER	55 15 31 N 018 26 53 E	P31, T224, Z717, Z72	FRA(EX)
KURAV	51 18 57 N 020 44 48 E	M866, T353, T355	FRA(I) FRA(AD): EPRA
KURON	50 37 54 N 020 08 53 E	SID EPKT, T709	FRA(I)
KUSUL	51 02 47 N 017 04 09 E	NDB z RWY 29 EPWR, NDB y RWY 29 EPWR	
KUTEV	52 12 53 N 020 55 28 E	ILS CAT II or LOC RWY 33 EPWA, EPWA GNSS 33	
KUXEN	52 24 28 N 020 11 54 E	EPMO ILS RWY 08, STAR EPMO	
LAGAR	50 47 43 N 015 22 02 E	N871, T871	FRA(E)
LAJQU	53 24 40 N 016 03 59 E		FRA(I)
LARMA	55 16 28 N 016 30 06 E	M865, Q800, Y41	FRA(EX)
LASGU	53 12 40 N 019 10 38 E	N191, Z96	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA
LASIS	51 24 25 N 014 57 42 E	L986, T714, T738, Z225, Z419	FRA(EX)
LATAG	51 43 18 N 015 44 48 E	P861, T174	FRA(I) FRA(A): LKKB, LKPR, LKVO
LATMI	55 26 55 N 018 10 02 E	M865	FRA(EX)
LAVPI	49 56 08 N 018 27 03 E	L984	FRA(I): Only for DEP EPRZ
LEGNO	51 41 24 N 021 47 08 E	P139, T356	FRA(A): EPRA
LEHUW	49 59 52 N 018 42 12 E	SID EPKK, SID EPKT	
LEMBU	51 53 29 N 021 21 27 E		
LENOV	49 20 11 N 021 00 37 E	STAR EPKK, STAR EPKT, L619, L623, N133	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA
LETKI	52 11 17 N 023 24 16 E	M984, Z176	FRA(E)
LIBGA	50 49 31 N 022 12 42 E	SID EPLB, N195	FRA(I) FRA(D): EPLB
LIGDI	50 18 03 N 019 33 13 E	SID EPKK	FRA(I)
LIMVI	51 44 42 N 021 41 08 E	STAR EPMO, STAR EPWA, L621, N191, N5	FRA(I)
LINJE	50 38 27 N 019 54 21 E	SID EPKK, SID EPKT	
LOBMU	50 46 15 N 019 37 42 E	SID EPKK, SID EPKT	
LODBO	51 02 34 N 021 52 51 E	L856, M857	FRA(I)
LOFOX	53 35 12 N 016 04 51 E	MTMA EPSN, MTMA EPMI, TRA69	
LOGDA	51 17 04 N 020 41 38 E	STAR EPMO, STAR EPWA, M866	FRA(I)
LOLKA	49 13 12 N 020 06 00 E	T710	
LOLKO	51 41 33 N 015 56 06 E	T205	FRA(I)
LOLSI	52 10 39 N 019 52 17 E	SID EPMO, SID EPWA, T174, T265	FRA(I)
LUBEN	51 13 27 N 019 57 27 E	N133	FRA(I): Only for ARR/DEP EPLL
LUGEL	52 12 24 N 020 29 28 E	STAR EPWA	
LUGOL	49 12 20 N 022 44 17 E	P746	FRA(EX)
LUGUG	51 23 13 N 023 00 13 E	M977	FRA(I)
LUHSA	52 23 24 N 020 53 04 E	STAR EPWA	
LUKOR	50 35 12 N 020 12 16 E	M866	FRA(I)
LULIN	50 34 41 N 021 07 46 E	T375, T709	FRA(I): Only for ARR/DEP EPLB
LUMVE	50 44 07 N 018 13 56 E	SID EPKK, SID EPKT, STAR EPWR, L619	FRA(I): Only for DEP EPKK, EPKT FRA(A): EPWR
LUNUK	51 26 56 N 018 03 27 E	SID EPWR, N871	FRA(I) FRA(D): EPWR
LUPOG	52 12 45 N 020 55 05 E	EPWA VOR RWY33	
LUQIQ **	52 20 40 N 020 55 15 E		
LURAD	50 11 31 N 018 34 28 E	T709	
LUSID	54 55 00 N 015 17 46 E	L621, L87	FRA(EX)
LUSUL	53 49 31 N 021 16 59 E	SID EPSY, T727	FRA(I) FRA(D): EPSY
LUVOD	50 13 45 N 019 05 39 E	Q10, T738	
LUWSO	52 13 53 N 021 14 49 E	STAR EPWA	
LUXAL	53 54 56 N 016 32 35 E	L730, P31	FRA(I)

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
LUXAR	49 55 48 N 021 10 31 E	VOR y RWY 09 EPRZ, SID EPKK, SID EPKT, L984, L986, Q258	FRA(I) FRA(A): EPRZ FRA(D): EPKK, EPKT, EPRZ
LUXIB	52 21 37 N 020 38 30 E	STAR EPWA	
LUXPU *	51 09 20 N 019 41 37 E	TSA06	
LUXUD	53 06 45 N 017 15 57 E	SID EPBY, STAR EPBY, Z96	FRA(AD): EPBY
MACZU *	53 30 15 N 020 06 30 E	TSA02	
MAGAN	52 51 00 N 017 37 00 E	L735	
MAKOV	51 08 57 N 019 06 43 E	L981	
MAKUS	52 09 10 N 020 30 03 E	SID EPMO, SID EPWA	
MALOX	54 14 39 N 016 52 53 E	L621, Y100	FRA(I)
MAPEX	53 42 22 N 017 00 13 E	N983	
MAPIK	50 31 34 N 018 14 51 E	T710, T714, Z73	FRA(I)
MAPIX	51 58 56 N 021 17 33 E	STAR EPWA	
MASIV	52 00 45 N 017 51 24 E	STAR EPPO, L980	FRA(A): EPPO, EPPW FRA(I): ONLY FOR ARR/DEP EPZG
MASUN	53 38 12 N 015 16 36 E	L996	
MAVOT	51 49 48 N 017 13 52 E	L623, Z159	FRA(I): Only for ARR EPPO
MAWBI	51 53 00 N 020 52 10 E	STAR EPWA	
MEBAN	49 27 18 N 019 38 48 E	STAR EPKK, STAR EPKT, M985, T375	FRA(I)
MEBIV	52 48 36 N 020 08 02 E	L621, T270	FRA(I): Only for DEP EPLB/EPMO/EPRA/EPWA
MENCI	52 23 19 N 020 41 50 E	STAR EPWA	
MEZPO *	52 47 59 N 021 20 41 E	TSA02	
MIPLO	52 15 22 N 015 35 31 E	STAR EPZG	
MIRVO	53 23 17 N 015 55 15 E	L617	
MISKA	51 11 09 N 016 56 04 E	L616, N871	FRA(I) FRA(A): EPKK, EPKT FRA(D): LKKB, LKPR, LKVO
MIXAT	51 29 18 N 018 00 29 E	T720	FRA(I)
MODGU	49 44 46 N 020 24 58 E	STAR EPKK, STAR EPKT	FRA(I)
MOFKE	50 35 12 N 018 01 06 E	STAR EPKK, STAR EPKT, SID EPWR, T714	FRA(I): Only for ARR EPKK, EPKT FRA(D): EPWR
MOKMU	49 56 22 N 020 08 27 E	VOR RWY 25 EPKK, L984	
MOKOS	50 30 26 N 019 21 22 E	T709	
MOLIL	52 35 32 N 018 00 00 E	P851, T720	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA, EPRA
MONOV	50 59 54 N 022 22 19 E	L621, T425	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA, EPRA
MOSIR	50 12 25 N 022 46 30 E	N195	
MOTAD	55 12 34 N 017 30 20 E	N133	FRA(I)
MULZA	52 15 33 N 020 39 26 E	EPWA ILS CAT II&III y RWY 33, EPWA RNAV (GNSS) RWY 33, N744, N869, N871, P851, T174	
MUVQE	51 51 05 N 017 25 16 E	TMA POZNAŃ NORTH	
MYSKO	50 32 11 N 019 16 46 E	L623	
NAHPA	51 57 44 N 021 02 25 E	STAR EPWA	
NAKER	51 29 49 N 021 34 49 E	N195, Q99	
NAPUT *	52 54 24 N 020 33 33 E	TSA02	
NAROX	51 12 11 N 015 00 38 E	Z348	FRA(X)
NASOK	53 05 31 N 019 00 23 E	L59, N133, N195	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA
NATEV	50 52 08 N 022 10 16 E	N195, T267, T269	FRA(I) FRA(A): EPRZ FRA(D): EPMO, EPWA, EPRA
NATIX	49 55 36 N 021 23 01 E	L984	
NAVDI	52 31 31 N 014 59 39 E	Z181	FRA(I)
NAVUR	51 00 47 N 019 54 40 E	SID EPKK, SID EPKT, N744	FRA(I) FRA(D): EPMO, EPWA, EPRA
NAXAR	49 45 38 N 019 48 45 E	M985	FRA(I)

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
NAZUD	54 06 40 N 023 04 04 E		Punkt wykorzystywany do omijania ćwiczeń wojskowych. Szczegółowe dane publikowane będą w odpowiednim suplemencie. / Point used for avoiding military exercises. Details will be published in an adequate Supplement.
NEDNA	52 10 30 N 021 06 46 E	STAR EPWA	
NEGEN	51 52 19 N 021 04 11 E	STAR EPWA	
NEGUV	50 54 53 N 020 06 57 E	M66, N133	FRA(A): EPKK, EPKT FRA(I): Only for DEP EPRA
NEHIM	53 57 34 N 015 13 40 E	SID EPSC	FRA(D): EPSC
NENFA	51 21 05 N 020 15 58 E	SID EPRA	
NEPOX	52 09 33 N 021 59 57 E	STAR EPMO, STAR EPWA, P851	FRA(I)
NEPSU	52 33 50 N 016 34 54 E	STAR EPPO	
NETAB	51 29 51 N 021 54 41 E	L621, T357	FRA(I): Only for ARR EPRA
NETIR	49 41 41 N 018 42 32 E	STAR EPKK, Z121	FRA(E)
NEVAP	50 47 13 N 022 33 58 E	L621	
NIDIP	50 17 26 N 021 36 46 E	L981	
NIFCU	50 03 26 N 019 38 16 E	SID EPKK, SID EPKT	
NIFOW	50 39 23 N 019 23 05 E	SID EPKT, STAR EPKT	
NIKMI	54 12 05 N 019 08 42 E	SID EPGD, SID EPGD, STAR EPGD, M994, N191, P733, T672, Y100	FRA(I) FRA(AD): EPGD
NILPU	51 57 10 N 017 10 30 E	STAR EPPO, L981, Z159	FRA(A): EPPO
NIMIS	52 15 30 N 020 57 45 E	STAR EPWA	
NIMOM	50 56 48 N 017 30 19 E	TMA POZNAŃ SOUTH	
NIPUS	51 39 11 N 020 24 00 E	SID EPMO, SID EPWA	
NITKI	51 56 56 N 020 34 20 E	SID EPMO, SID EPWA	
NIVNO *	51 30 37 N 019 40 20 E	MTMA EPLK	
NIVON	53 38 41 N 020 02 30 E	SID EPSY, Y564	FRA(I) FRA(D): EPSY
NIWZE	50 05 17 N 018 46 50 E	SID EPKK, SID EPKT	
NOMIX	49 56 23 N 018 55 23 E	L984	
NORNO	53 46 37 N 022 47 21 E	M857	FRA(I)
NOSKU	51 10 07 N 015 52 17 E	T714	
NOVGA	50 18 54 N 018 27 42 E	SID EPKK, SID EPKT	
NUBLI	51 21 31 N 019 53 16 E	N133	FRA(I)
NUDMO	53 08 41 N 018 27 08 E	STAR EPBY, Z96	
NUDRO	51 09 55 N 017 19 32 E	SID EPWR, L617, L619, T710	FRA(I) FRA(AD): EPKK, EPKT
NUFKO	51 27 49 N 021 41 29 E	SID EPRA	
NUMBA	50 22 32 N 018 06 31 E	T738	FRA(I)
NUNBI	52 21 48 N 017 07 20 E	STAR EPPO	
NUZEH	49 57 47 N 020 21 23 E	SID EPKK, SID EPKT	
OBALU	50 42 39 N 020 06 34 E	L981	FRA(I)
OBDEJ	53 56 11 N 015 00 00 E	STAR EPSC	FRA(A): EPSC
OBELI	52 28 36 N 016 32 13 E	STAR EPPO	
OBOKU	52 15 08 N 018 00 00 E	SID EPPO, P150	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA, EPRA FRA(D): EPPO
OBOLA	52 11 40 N 016 12 41 E	EPZG arrivals, STAR EPZG, L980	FRA(AD): EPZG
OBOSO	50 37 00 N 021 45 45 E	L999, M857	FRA(I)
OBOVI	51 01 17 N 016 29 05 E	SID EPWR, STAR EPWR	
ODLOT	53 29 46 N 017 24 14 E	M994, P861	
ODMIQ	52 43 22 N 017 00 08 E	TRA 11, JET DEPARTURE/ARRIVAL EPKS	
ODRAP	49 44 31 N 021 50 28 E	L986, P746	FRA(I)
ODRUX	51 41 56 N 021 21 48 E	N195	FRA(I)
ODSOB	50 23 10 N 019 01 56 E	STAR EPKK, STAR EPKT	FRA(I): Only for DEP EPWR
OFBIQ	50 28 25 N 018 44 09 E	SID EPKK, STAR EPKK	
OFFUK	50 07 12 N 020 05 28 E	EPKK ILS or LOC RWY25, RNP RWY25	
OFIFE	52 21 49 N 020 28 33 E	STAR EPWA	

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
OGDAV	54 48 07 N 017 59 54 E	EPWA GNSS 29, STAR EPGD, T224, T240	FRA(I) FRA(A): EPGD
OGRAR	52 25 05 N 020 18 21 E	EPMO ILS RWY 08	
OGRES	54 00 38 N 017 00 55 E	N195	FRA(I)
OGVET	50 53 00 N 022 28 40 E	STAR EPLB, L621, T267	FRA(I) FRA(A): EPLB
OKEKI	52 23 21 N 016 29 32 E	STAR EPPO	
OKENO	51 34 11 N 018 35 38 E	N871, Q277	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA, EPRA
OKSIL *	54 27 45 N 018 42 20 E	MCTR EPOK	FRA(I)
OKSOV *	54 41 29 N 018 19 49 E	MCTR EPOK	FRA(I)
OLBIL	52 08 00 N 021 04 55 E	EPWA ILS CAT II z or LOC z RWY 11, EPWA ILS CAT II y RWY 11, EPWA RNAV (GNSS) RWY 11	
OLBUV	52 15 03 N 017 12 21 E	STAR EPPO	
OLDOX	52 18 32 N 017 38 11 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE/ARRIVAL EPKS	
OLILA	52 42 16 N 020 19 42 E	SID EPMO, SID EPWA, SID EPRA, L621, T270, Y565	FRA(I)
OLKIN	53 46 09 N 020 30 00 E	L29	FRA(I)
OLKOL *	50 46 56 N 022 54 00 E	TSA 03	
OLLEW	51 47 14 N 017 34 41 E	TMA POZNAŃ NORTH	
OLMUK	50 42 01 N 016 56 32 E	T738	
OLNED	53 09 57 N 016 37 39 E	M994	FRA(I)
OLUMA	51 53 48 N 015 45 22 E	T710, Y210	FRA(I)
OLZET *	54 30 00 N 019 15 00 E	TSA16, EPD54	
OMAVA	51 23 02 N 021 41 17 E	L980, N195, T354	FRA(I) FRA(D): EPRA
OMFOL	50 27 04 N 017 49 10 E	SID EPKK, SID EPKT, T738	FRA(I): Only for DEP EPKK, EPKT
ONZIL	50 28 35 N 018 46 29 E	EPKT RNP RWY 08	
ORBOF	53 43 20 N 014 38 00 E	VOR RWY13 EPSC, RNP RWY13 EPSC	
ORBUZ	52 29 27 N 021 26 18 E	N869	FRA(I)
ORSOX	50 19 11 N 018 32 14 E	M992, T710, T738	
ORTEB	50 06 08 N 020 34 11 E	T738	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA
ORVOG	51 29 44 N 020 13 45 E	N983	FRA(I): Only for DEP EPLL
OSBUG	50 08 00 N 021 00 52 E	L999	FRA(I)
OSFIH	50 14 04 N 020 14 54 E	SID EPKK, STAR EPKK	
OSKEX	51 05 22 N 017 34 11 E	Z159	FRA(I): Only for ARR EPPO
OSKUD	53 43 03 N 019 45 43 E	N858, Q316	FRA(I)
OSLOG	53 45 57 N 018 45 13 E	STAR EPGD, T270, Z95	FRA(I) FRA(A): EPGD
OSMAT	50 14 34 N 023 02 44 E	L621, M977	FRA(I)
OSMOV	53 53 08 N 017 28 55 E	T672	FRA(I): Only for ARR EPGD
OSNON	50 36 35 N 017 56 59 E	T714	
OSNUT	52 18 12 N 020 50 47 E	EPWA GNSS RWY 15	
OSTET	51 50 49 N 020 56 34 E		
OTLIC	50 33 54 N 019 07 19 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
OTMAX	53 05 23 N 021 11 42 E	N5, Y566	FRA(I): Only for DEP EPSY
OTMUL	51 55 51 N 021 01 07 E	STAR EPWA	
OTPES	53 26 22 N 020 20 57 E	L23	
OTPOP	51 57 56 N 019 34 30 E	N869	
OTRIV	54 09 49 N 022 11 52 E	N858	FRA(I)
OVBOR	51 06 15 N 020 01 09 E	N133, N744, T359	FRA(I) FRA(D): EPKK, EPKT
OVCAB	52 33 26 N 018 11 00 E	MTMA EPPW, TMA POZNAŃ NORTH	
OZDIW	50 34 26 N 018 26 18 E	SID EPKK, STAR EPKK, SID EPKT	
PABWO	50 28 27 N 019 30 46 E	STAR EPKT, EPKT ILS CAT II or LOC RWY 26, RNP RWY 26	
PACIW	49 52 41 N 019 41 54 E	SID EPKK, SID EPKT	
PADKA	49 56 02 N 018 17 00 E	STAR EPKK, L984, Q10	FRA(EX)

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
PATFO	52 26 59 N 020 40 13 E	STAR EPWA	
PAVZA	52 32 01 N 020 37 52 E	STAR EPMO	
PEKOT	50 23 18 N 017 26 36 E	SID EPWR, L616, L867, Y210	FRA(D): EPWR
PENEX	52 33 47 N 019 16 38 E	STAR EPRA, N133	FRA(I)
PENOR	55 38 19 N 017 09 41 E	N133, L987, M607	FRA(EX)
PEPOX	53 14 41 N 016 37 22 E	L29	FRA(I)
PESEL	53 30 28 N 014 19 33 E	L87	FRA(X)
PEVUM	52 18 34 N 018 39 27 E	P150	FRA(D): EPPO
PEXAS	50 06 29 N 021 18 57 E	STAR EPRZ	
PEXUL *	51 22 54 N 019 36 46 E	MTMA EPLK	
PIBAR	52 14 02 N 020 23 33 E	STAR EPWA	
PIDAT *	51 17 36 N 018 29 00 E	TSA06	
PIKFI *	53 55 03 N 014 49 24 E	TSA13	
PIXOR	53 17 19 N 015 28 35 E	L996	FRA(I)
POBIG	50 50 06 N 021 43 09 E	T282, T709	FRA(I): Only for ARR EPLB
POBOK	50 34 59 N 020 13 08 E	STAR EPKK, SID EPKK, M985	FRA(I)
PODAN	49 24 46 N 021 26 21 E	M857	FRA(I)
POKEN	54 49 11 N 014 33 51 E	Q800, Z212, Z491	FRA(EX)
POLON	51 48 00 N 019 39 22 E	SID EPRA, L980, M70, M863, N133, N871, N983, Q99, T266, T355, Z169	FRA(I) FRA(D): EPLL
POZUM	51 42 59 N 014 40 54 E		FRA(EX)
PULWI	52 44 17 N 016 55 09 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS	
PUMQA	52 28 56 N 016 48 41 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE EPKS	
QAQUW	50 08 32 N 020 15 21 E	SID EPKK, SID EPKT, STAR EPKT	
RANOK	54 54 46 N 018 57 30 E	L59, L733, L983, P861	FRA(EX)
RASAN	51 00 50 N 015 05 41 E	P861	FRA(X)
RASUT	51 08 44 N 016 15 33 E	T707	
RATOR	53 57 49 N 017 52 50 E	STAR EPGD, T672	FRA(I) FRA(A): EPGD
RAVAD	51 25 27 N 021 25 23 E	EPRA NDB RWY 25	
RAVAG	53 45 03 N 016 44 56 E	T672	FRA(I)
REBSO	52 16 16 N 021 01 44 E	STAR EPWA	
REGLI	50 01 49 N 017 59 44 E	L617, L867, T720, Z159	FRA(EX)
REGTO	49 24 13 N 020 39 53 E	SID EPKK, SID EPKT	FRA(D): EPKK, EPKT
REKRA	52 13 31 N 017 20 05 E	STAR EPPO	
REMDI	52 17 57 N 020 49 01 E	STAR EPWA	
REMVU	51 09 56 N 015 13 57 E	P861	
REPTU	51 26 41 N 015 59 13 E	Z225	
RERMU	52 25 30 N 017 17 51 E	STAR EPPO	
RETSU	51 25 00 N 023 29 27 E	STAR EPPO	
RIKNO	52 06 19 N 021 30 13 E	STAR EPWA	
RILAB	53 03 40 N 019 37 59 E	L621, T270	FRA(I) FRA(D): EPMO, EPWA
RILSU	52 15 27 N 020 43 58 E	STAR EPWA	
RIVDI	55 11 39 N 017 04 20 E	M607, Z172	FRA(I)
ROBOV	54 15 45 N 015 03 21 E	L996	FRA(I)
RODAK	50 36 23 N 020 09 46 E	M984	FRA(I)
RODEV	52 36 12 N 020 33 27 E	SID EPMO, SID EPWA	
ROGAL	50 59 13 N 019 29 08 E	L981	FRA(I)
ROLKA	50 24 15 N 023 49 32 E	M860, P159, T269	FRA(EX)
ROMEG	51 32 51 N 021 32 17 E	T356, T357	FRA(I) FRA(A): EPRA
ROMQI	52 11 19 N 021 20 21 E	STAR EPWA	
RONEX	52 55 21 N 016 13 31 E	L617	
ROPIK	51 27 02 N 016 10 36 E	Z225	
RORME	53 59 06 N 015 37 14 E	MTMA EPSN, TSA12, TFR09	
ROTOL	50 57 57 N 016 17 27 E	T871	
ROVEK	53 22 44 N 014 52 54 E	Z491	FRA(I)

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
ROXUG	50 18 51 N 020 46 21 E	T375	FRA(I)
ROZAT	52 04 04 N 021 37 33 E	MTMA EPMM	
RUDKA	52 51 05 N 023 55 19 E	M863, T174	FRA(EX)
RUDUB	50 58 23 N 016 04 02 E	N871	
RUMAR	55 02 01 N 016 04 15 E	L983	FRA(EX)
RUTUK	51 35 08 N 022 07 28 E	N191	
RUXOM	51 13 27 N 020 16 30 E	SID EPRA	FRA(I): Only for DEP EPRA
SABAB	50 46 13 N 017 53 57 E	L986, T710	
SEFIF	53 35 44 N 014 52 53 E	RNP RWY13 EPSC, RNP RWY31 EPSC	
SERFU	51 56 17 N 020 58 09 E	STAR EPWA	
SEZIN *	51 11 28 N 017 54 52 E	TSA06	
SISLU	51 57 01 N 021 18 26 E	STAR EPWA	
SKARY	49 26 41 N 018 58 36 E	M863, Z175, Z176, Z186, Z187	FRA(I) FRA(D): EPMO, EPWA, EPRA
SKAVI	49 56 25 N 019 54 00 E	L984, M985, Z121	FRA(I): Only for ARR EPWR
SOFUZ	52 09 09 N 021 07 52 E	STAR EPWA	
SOGPI	50 46 10 N 017 33 48 E	L617	
SOMOR	53 13 37 N 019 21 00 E	L621, Z96	FRA(I) FRA(D): EPMO, EPWA
SOMOX	51 28 05 N 022 26 35 E	M70, N191	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA
SOMVO *	54 06 43 N 019 44 32 E	TSA01	FRA(I)
SOPIK *	51 18 00 N 019 05 00 E	MTMA EPLK	
SORIX	52 41 43 N 019 49 12 E	STAR EPMO, STAR EPWA, N191, N195	FRA(I)
SOSIN	52 07 24 N 020 47 32 E	STAR EPWA	
SOTET	53 49 47 N 023 33 11 E	L32	FRA(EX)
SOVAM	51 26 25 N 016 42 52 E	T205	
SOWEX	51 24 57 N 021 51 00 E	MTMA EPDE	
SOXER	52 02 38 N 019 56 06 E	SID EPMO, SID EPWA, STAR EPLL, N869	FRA(I) FRA(A): EPLL
SUBEG	52 22 51 N 020 55 57 E	STAR EPWA	
SUBIX	52 22 47 N 014 35 08 E	L867, L980, N858, T710	FRA(EX)
SUDOL	50 39 12 N 018 24 42 E	L619, L986	FRA(I) FRA(A): EPRZ
SUFLU	51 52 11 N 020 06 40 E		
SUMAM	51 36 38 N 022 02 27 E	STAR EPRA, M857, N191, T270, T354	FRA(I): Only for DEP EPLB/EPRA
SUPAK	49 18 13 N 019 47 59 E	L999, M159, P139, Q34	FRA(I)
SUPID	52 13 24 N 021 44 40 E	SID EPRA, T270	FRA(I)
SUSER	53 05 54 N 017 58 17 E	Z95, Z96	
SUTIK	52 32 02 N 021 24 06 E	M985, N5	FRA(I)
SUTQO	52 39 06 N 016 58 20 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS	
SUWGI	54 04 11 N 022 54 01 E	N871, L29, L32, L735, M857, M977, M985, Q316, T727	FRA (I)
TABET	52 21 31 N 020 36 09 E	STAR EPWA	
TACEV *	52 54 31 N 020 21 30 E	TSA02	
TADAK	53 16 57 N 016 53 56 E	L29, M994	FRA(I)
TAHEF	50 13 52 N 018 39 59 E	SID EPKK, STAR EPKT	
TEBRU	52 06 13 N 021 11 13 E	EPWA GNSS RWY 29	
TELDU	50 14 53 N 022 44 16 E	N195	
TENVO	52 13 54 N 017 46 27 E	SID EPPO, TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS, P150	FRA(I): Only for ARR/DEP EPZG
TEPNA	49 30 17 N 022 39 22 E	L986	FRA(X)
TEVGU	52 26 17 N 021 35 04 E	T174	FRA(I)
TIGJA	50 53 14 N 019 54 38 E	SID EPKK, SID EPKT	
TIGTU	52 08 00 N 021 24 20 E	STAR EPWA	
TILAV	54 24 59 N 015 00 00 E	L87, L996, Z80	FRA(I)
TIMSO	51 30 03 N 022 07 18 E	STAR EPRA, T270	FRA(I): Only for DEP EPLB
TISEX	52 20 38 N 021 09 19 E	SID EPWA	
TISTA	51 44 56 N 021 08 51 E	SID EPMO, SID EPWA	

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
TITLU	52 33 18 N 020 45 21 E	EPMO Visual Approach Chart RWY 26	
TITQE	52 01 57 N 016 18 11 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE/ARRIVAL EPKS	
TITUV	53 11 28 N 022 01 39 E	M985	FRA(I) FRA(D): EYKA, EYVI
TOLPA	51 18 10 N 023 38 45 E	M70, Q35	FRA(EX)
TOMKO	53 41 43 N 015 51 02 E	L23	
TOMTI	50 57 11 N 015 17 36 E	N869, P733, T707, Z349	FRA(EX)
TOSPO	52 00 59 N 023 39 53 E	L856, Z186, Z367	FRA(E)
TOXAR	52 36 48 N 022 32 20 E	T174, Z460	FRA(I)
TOZEW *	53 40 45 N 021 45 30 E	TSA02	
TOZIZ	50 28 30 N 019 22 56 E	EPKT ILS CAT II or LOC RWY 26, RNP RWY 26	
TUFIM *	51 37 00 N 019 22 22 E	MTMA EPLK	
TUPUR	53 07 47 N 015 48 54 E	L29	FRA(I) FRA(D): EDDB, EDDT
TUROL	53 51 31 N 020 30 00 E	N858	FRA(I)
TUSIN	49 50 51 N 018 34 22 E	SID EPKK, SID EPKT, M984, N744, Z126, Z127	FRA(X)
UBEPE	49 57 32 N 021 19 35 E	Q258	
UBOMI	52 31 11 N 015 40 17 E	Z181	
UBZAZ	52 05 07 N 016 19 53 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS	
UDROV	53 15 39 N 020 50 00 E	SID EPSY, STAR EPSY, Y565, Y566	FRA(I) FRA(AD): EPSY
UGNUR	54 36 22 N 018 16 23 E	SID EPGD, STAR EPGD	
ULGIL	51 05 55 N 016 01 12 E	SID EPWR, T707, Z348	FRA(D): EPWR
ULGOS	51 12 55 N 021 22 18 E	M984, P139	
ULNOD	50 18 01 N 019 46 14 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
UMJUZ	49 55 22 N 020 01 14 E	SID EPKK, STAR EPKK	
UMTAH	49 34 34 N 020 34 13 E	SID EPKK, STAR EPKK, SID EPKT, STAR EPKT	
UMVIT *	53 23 00 N 020 40 00 E	TSA02	
UNBEK	51 25 29 N 020 00 55 E	T353, T359	
UNDUK	53 34 34 N 017 58 35 E	L23, N195	
UNELO	52 57 33 N 019 29 31 E	N191	
UNPEG	53 15 25 N 022 35 44 E	M857	FRA(I) FRA(AD): EYKA, EYVI
UNVOX	53 30 51 N 015 31 35 E	L730	FRA(I) FRA(D): EDDB, EDDT FRA(D): EPSC
UPCET	52 42 35 N 016 54 41 E	TMA POZNAŃ NORTH	
UPFUP	50 11 19 N 019 17 29 E	STAR EPKK, SID EPKT	
UPHUN	50 16 01 N 020 28 51 E	STAR EPKK	
UPKIS	50 21 01 N 017 59 54 E	T720	FRA(I)
UPKOF	52 25 20 N 020 46 10 E	STAR EPWA	
UPMAK	50 41 25 N 019 43 25 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
UREKO	50 37 46 N 022 42 31 E	L621, Q258	FRA(D): EPRZ FRA(I): Only for ARR EPLB
URORA	54 15 37 N 016 29 51 E	Y100, Z172	
USALO	49 56 25 N 019 03 53 E	L984, Z127	FRA(I)
USEGI	50 56 07 N 022 40 32 E	T425	FRA(D): EPLB
USJOK	50 28 17 N 019 54 12 E	SID EPKK, SID EPKT	
USTIL	50 50 00 N 024 06 00 E	L980, N191, T425	FRA(EX) FRA(D): EPMO, EPWA
UTEVO	50 12 36 N 017 30 43 E		FRA(X) FRA(D): EPKK, EPKT FIR LKAA point in delegated airspace S of DESEN; published in AIP Czech Republic
UTOLU	51 53 49 N 018 52 03 E	STAR EPLL, SID EPLL, L980	FRA(I) FRA(AD): EPLL
UVCOV	53 09 43 N 016 26 46 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE/ARRIVAL EPKS	

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
UVIVI	51 35 15 N 017 53 00 E	STAR EPWR, N869	FRA(I) FRA(A): EPWR FRA(D): EPMO, EPWA, EPRA
UVNUL	52 35 32 N 017 37 53 E	L979	
UVOGE *	52 44 00 N 020 54 00 E	TSA02	
UVRET	49 53 29 N 019 44 36 E	STAR EPKT, STAR EPKK	
UVRIK	54 27 07 N 018 09 44 E	VOR RWY 11 EPGD, RNAV (GNSS) RWY 11 EPGD	
UVROB	52 34 01 N 021 01 18 E	N871	FRA(I)
UWLER	50 59 07 N 018 35 41 E	STAR EPKK, STAR EPKT, L623	FRA(I): Only for ARR EPKK, EPKT
UXBAF	50 18 34 N 019 50 31 E	SID EPKK, STAR EPKK	
VABAT	52 32 36 N 016 11 37 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET ARRIVAL EPKS, L619	FRA(I): Only for ARR EPZG
VABER	54 11 40 N 023 24 25 E	L29, L735	FRA(I)
VADOL	51 17 23 N 022 06 09 E	SID EPLB, STAR EPRA, L621, T270	FRA(I) FRA(D): EPLB
VADRU	55 41 51 N 017 47 08 E	L987	FRA(EX)
VAGDU	50 52 20 N 021 21 52 E	N983	FRA(I)
VAGNI	51 14 20 N 015 59 03 E	STAR EPWR, Z419	FRA(I) FRA(A): EPWR
VAGON	51 18 29 N 017 06 52 E	P193, T205, T707, T710	FRA(I)
VAGSA	51 19 59 N 017 33 21 E	N871	FRA(I)
VAKNU	50 28 27 N 019 09 01 E	M992, T709, Z126, Z73	FRA(I): Only for DEP EPWR
VAMPU	51 51 57 N 019 07 30 E	L980, N869	FRA(I)
VAPOS	54 47 43 N 017 49 36 E	SID EPGD, N133, T670	FRA(D): EPGD
VAREN	49 53 58 N 022 40 06 E	L984	
VAVEL	50 03 59 N 019 57 43 E	L623, M985	
VAVUN	53 28 31 N 015 19 59 E	L730, L996, M602, Z491	FRA(I)
VAWKU	52 12 06 N 021 18 29 E	STAR EPWA	
VAXUR	51 48 33 N 022 05 55 E	M857	FRA(I)
VECNU	52 35 07 N 021 11 50 E	STAR EPMO	
VEDOX *	54 22 00 N 016 39 00 E	EPD53	
VEKAV	53 33 52 N 019 25 32 E	T720	
VEKON	54 05 51 N 017 01 06 E	L730, T671	FRA(I): Only for ARR/DEP EPGD
VEKPE	52 01 58 N 020 55 43 E	STAR EPWA	
VELAB	51 28 11 N 016 44 56 E	L616, T710, Z225	FRA(I)
VELAX	50 29 20 N 022 31 14 E	EPRZ arrivals, SID EPRZ, N195, Q258	FRA(I)
VEMAL	52 27 06 N 019 10 18 E	P851	FRA(I) FRA(A): EPMO, EPWA
VENES	51 08 56 N 021 54 38 E	STAR EPLB, SID EPRA, M857, N195, N5	FRA(I) FRA(A): EPLB
VIBAT	52 05 44 N 021 10 49 E	EPWA VOR RWY 29	
VIBUL	54 20 30 N 015 16 28 E	L617	FRA(I)
VIDEV	51 31 19 N 019 48 09 E	SID EPLL, STAR EPLL, N133, T359	FRA(I) FRA(AD): EPLL
VIKAH	52 59 11 N 023 10 51 E		Punkt wykorzystywany do omijania ćwiczeń wojskowych. Szczegółowe dane publikowane będą w odpowiednim suplemencie. / Point used for avoiding military exercises. Details will be published in an adequate Supplement.
VIXLO	51 34 19 N 020 15 14 E	STAR EPWA	
VIZAN	54 39 00 N 017 38 52 E	T673	FRA(I)
VUXDU *	53 14 24 N 015 01 45 E	TSA10	
WIKUW *	53 25 15 N 019 49 30 E	TSA02	
WODZU *	52 53 15 N 022 08 30 E	TSA02	
WUDWE	50 07 52 N 018 29 07 E	SID EPKK, SID EPKT, STAR EPKT	
XALUR	51 51 03 N 019 59 43 E	Z169	
XANAR	52 28 04 N 020 43 36 E	EPMO Visual Approach Chart RWY 26	
XECKO	53 09 30 N 016 17 09 E	MTMA EPMI, TRA69	
XELET	50 50 15 N 017 07 33 E	T714	FRA(I)
XELOL	54 16 39 N 014 53 42 E	L87, Z491, Z493	FRA(I)

Oznaczenie - kod nazwy Name - code designator	Współrzędne geograficzne Coordinates	Trasa ATS lub inna trasa ATS route or other route	Uwagi Remarks
1	2	3	4
XELTO	52 12 42 N 020 55 37 E	EPWA ILS CAT II&III z or LOC z RWY 33, EPWA ILS CAT II&III y RWY 33, EPWA RNAV (GNSS) RWY 33	
XENGO	50 16 05 N 020 27 51 E	STAR EPKK, STAR EPKT	
XENIS	52 29 39 N 020 53 35 E	EPMO VOR RWY 26	
XENOM	51 45 58 N 020 44 55 E	SID EPMO, SID EPWA	
XERBI	53 01 56 N 015 40 16 E	SID EPPO, L996, P31	FRA(I) FRA(D): EPPO
XERPA	54 57 33 N 016 45 40 E	T670, T673	FRA(I)
XERTU	52 18 26 N 020 51 36 E	EPWA VOR RWY15	
XESNA	52 25 33 N 022 17 45 E	M857, Y566, Z460	FRA(I) FRA(D): EPRA
XEVBA	49 56 23 N 020 04 53 E	L984	
XEVLU	50 05 44 N 019 54 46 E	M866, T738, Z127	FRA(I): Only for DEP EPRZ
XIBOL	51 48 22 N 020 29 20 E	SID EPMO	
XIDNA	51 42 00 N 016 59 51 E	SID EPPO, SID EPWR, STAR EPWR, L617, L619	FRA(I) FRA(A): EPWR FRA(D): EPPO, EPWR
XIGRI	52 30 39 N 014 36 49 E	Z181	FRA(X)
XIMBA	51 39 21 N 021 25 40 E	SID EPMO, SID EPWA, M860, N195, T266	FRA(I)
YODQA	52 39 29 N 016 27 19 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE EPKS	
YOKHI	50 28 16 N 018 34 10 E	SID EPKK, SID EPKT	
YUMME	52 01 12 N 016 49 39 E	TMA POZNAŃ NORTH, JET DEPARTURE EPKS	
ZAWIK	53 18 07 N 015 31 35 E	STAR EPSC	FRA(A): EPSC
ZEBWI	52 13 28 N 021 28 28 E	STAR EPWA	
ZIXNE	52 21 38 N 021 26 34 E	STAR EPMO	
ZOCEK	53 26 39 N 015 10 24 E	ILS RWY31 EPSC, VOR RWY31 EPSC, RNP RWY31 EPSC	
ZOSWA	50 17 30 N 018 26 08 E	SID EPKK, SID EPKT	
ZULCU	53 50 29 N 016 23 55 E	MTMA EPSN	

ENROUTE CHART - ICAO RNAV ROUTES

1 : 1 000 000

07 SEP 2023
AIRAC AMDT 09/23

Correction: Reporting points: LUMVE, MOKPE, OMRFO, UMLER added, AMYR, L615, L623, 7714, 7718 changed; Krakow Approach FREQ changed; Poznan SQU, TMA, Krakow UTMA changed; Boundary of responsibility in Krakow UTMA changed.

Consult AIP POLAND and NOTAM for latest information which may affect this chart.

LEGEND

- Flight Information Region boundary (FIR)
- Terminal control area boundary (TMA)
Military terminal control area boundary (MTMA)
- Control zone boundary (CTR)
Military control zone boundary (MCTR)
- Boundary of responsibility: RTN EAST & WEST in Krakow UTMA
- Isogonic line
- Airway
- permanent
- conditional (see AIP POLAND, ENR 1.10)
- Route designator
- Distance in nautical miles between reporting points
- Magnetic track
- Upper route line
- Lower route line

Caution: All airways within EPWW FIR between FL550 and FL660 are class C airspace.

Holding 1.5 min:
between FL350 and FL360 MAX 280 ft
between FL350 and FL460 MAX 110 ft

Area: R - restricted, D - danger, P - prohibited

Area descriptor
Upper limit
Lower limit

Air defence identification zone (ADIZ)

Aerodrome
Reporting point - compulsory
Reporting point - on request
Distance measuring equipment (DME)

Collocated VOR (or DVOR) and DME radio navigation aids

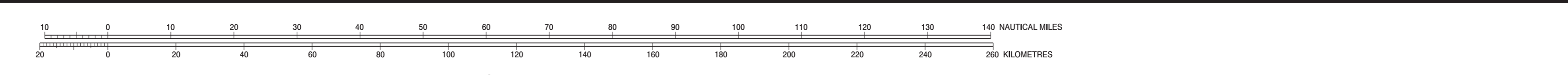
Area Minimum Altitude (AMA)
Example: 2700 feet - 27

* see AIP POLAND, ENR 3.3.1
excluding Bydgoszcz TMA, Gdansk TMA, Poznan TMA, Olsztyn TMA
excluding Poznan/Katowice CTR, Poznan/Katowice MCTR
excluding Rostom TMA
excluding Heringsdorf CTR
excluding active East TMA
excluding active Dylem MCTR

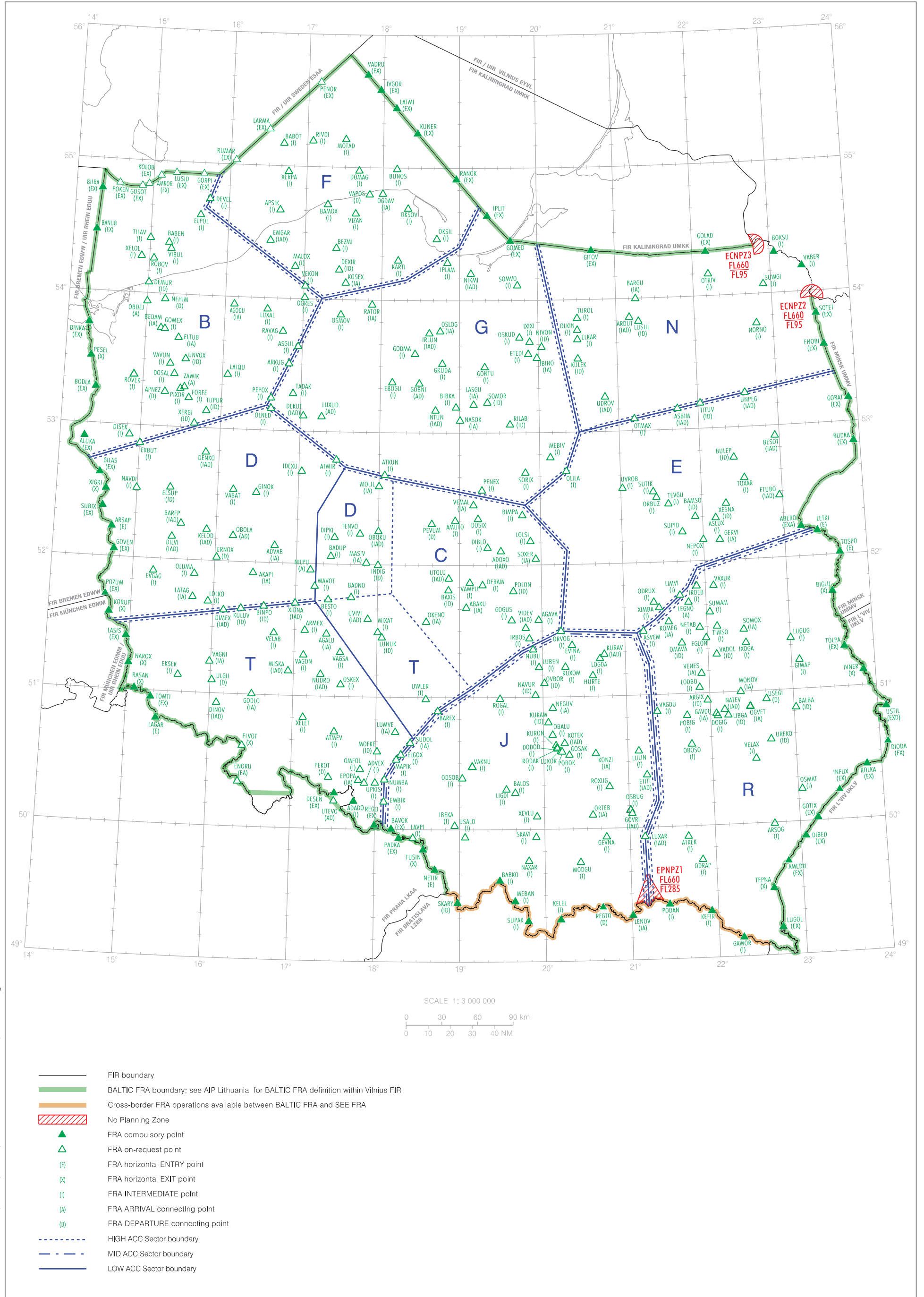
ATIS SERVICE	FREQUENCY	ATIS SERVICE	FREQUENCY
WARSZAWA ATIS	121.775	GDANSK ATIS	121.775
WARSZAWA ATIS (Warzawa Control)	121.775	GDANSK ATIS (Gdansk Control)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector C)	121.775	GDANSK ATIS (Sector C)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector D)	121.775	GDANSK ATIS (Sector D)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector E)	121.775	GDANSK ATIS (Sector E)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector F)	121.775	GDANSK ATIS (Sector F)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector G)	121.775	GDANSK ATIS (Sector G)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector H)	121.775	GDANSK ATIS (Sector H)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector I)	121.775	GDANSK ATIS (Sector I)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector J)	121.775	GDANSK ATIS (Sector J)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector K)	121.775	GDANSK ATIS (Sector K)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector L)	121.775	GDANSK ATIS (Sector L)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector M)	121.775	GDANSK ATIS (Sector M)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector N)	121.775	GDANSK ATIS (Sector N)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector O)	121.775	GDANSK ATIS (Sector O)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector P)	121.775	GDANSK ATIS (Sector P)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector Q)	121.775	GDANSK ATIS (Sector Q)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector R)	121.775	GDANSK ATIS (Sector R)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector S)	121.775	GDANSK ATIS (Sector S)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector T)	121.775	GDANSK ATIS (Sector T)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector U)	121.775	GDANSK ATIS (Sector U)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector V)	121.775	GDANSK ATIS (Sector V)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector W)	121.775	GDANSK ATIS (Sector W)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector X)	121.775	GDANSK ATIS (Sector X)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector Y)	121.775	GDANSK ATIS (Sector Y)	121.775
WARSZAWA ATIS (Sector Z)	121.775	GDANSK ATIS (Sector Z)	121.775

Magnetic track	from 0° to 179°	from 180° to 359°
000	000	000
005	005	005
010	010	010
015	015	015
020	020	020
025	025	025
030	030	030
035	035	035
040	040	040
045	045	045
050	050	050
055	055	055
060	060	060
065	065	065
070	070	070
075	075	075
080	080	080
085	085	085
090	090	090
095	095	095
100	100	100
105	105	105
110	110	110
115	115	115
120	120	120
125	125	125
130	130	130
135	135	135
140	140	140
145	145	145
150	150	150
155	155	155
160	160	160
165	165	165
170	170	170
175	175	175
180	180	180
185	185	185
190	190	190
195	195	195
200	200	200
205	205	205
210	210	210
215	215	215
220	220	220
225	225	225
230	230	230
235	235	235
240	240	240
245	245	245
250	250	250
255	255	255
260	260	260
265	265	265
270	270	270
275	275	275
280	280	280
285	285	285
290	290	290
295	295	295
300	300	300
305	305	305
310	310	310
315	315	315
320	320	320
325	325	325
330	330	330
335	335	335
340	340	340
345	345	345
350	350	350
355	355	355
360	360	360

Altitude measured with barometric altimeter set on standard atmospheric pressure 1013.25 hPa.

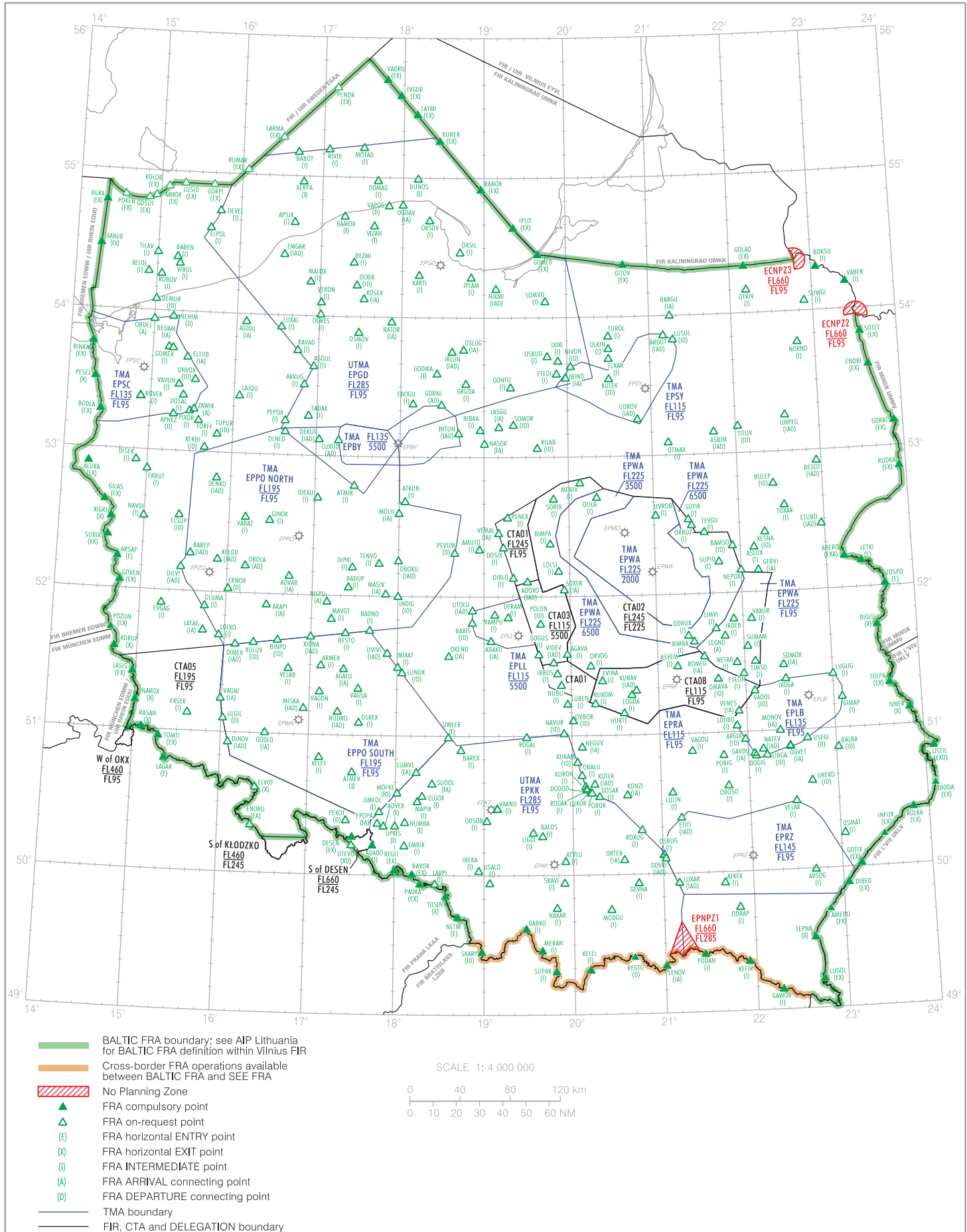


ZNACZĄCE PUNKTY NAWIGACYJNE BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA
BALTIC FRA SIGNIFICANT POINTS WITHIN WARSZAWA FIR



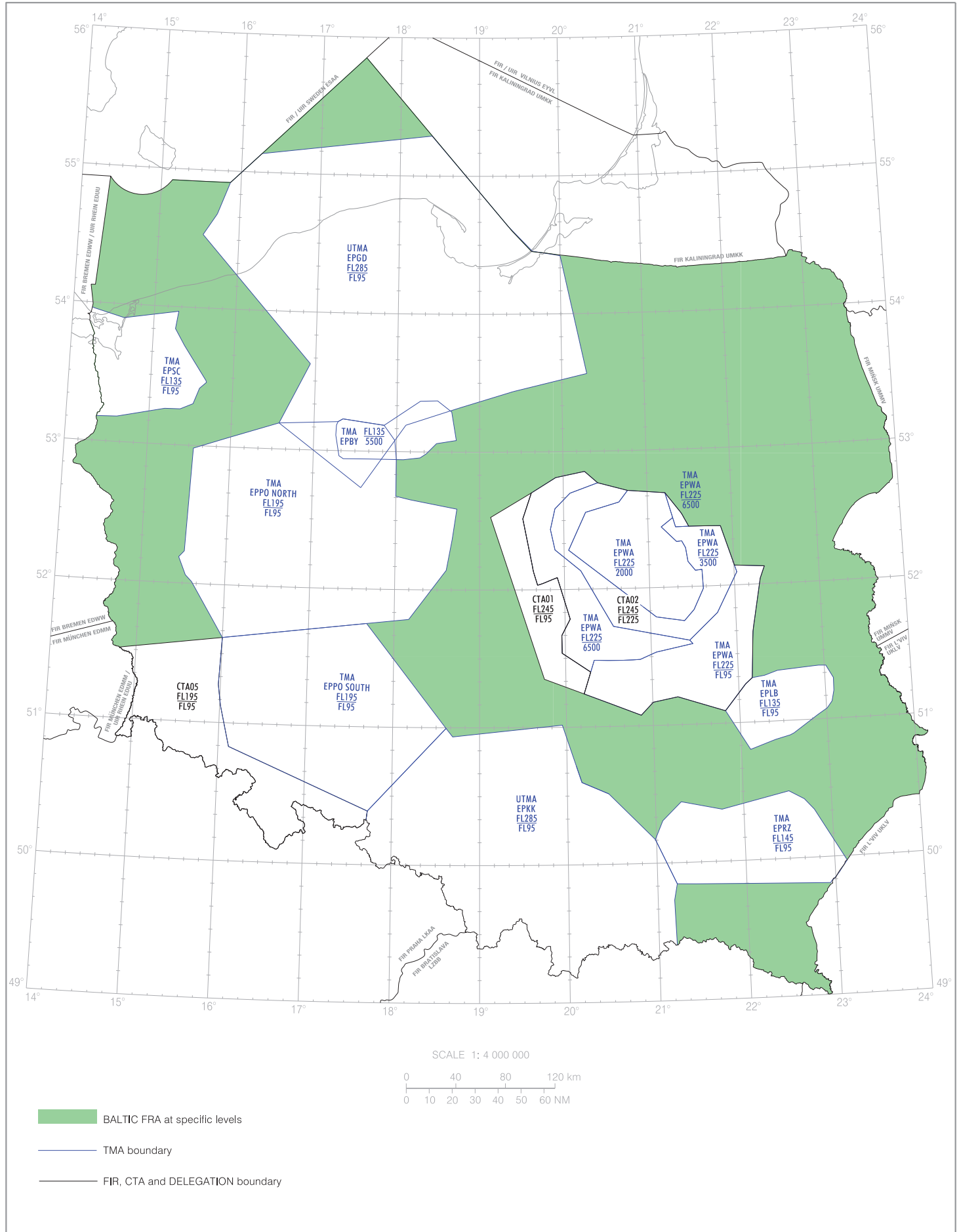
Correction: Points: LUMWE, MOFKE, OMFOL, UWLER added. Points: MAPIK, BAREX changed.

GRANICE BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA
BALTIC FRA BOUNDARY WITHIN WARSZAWA FIR



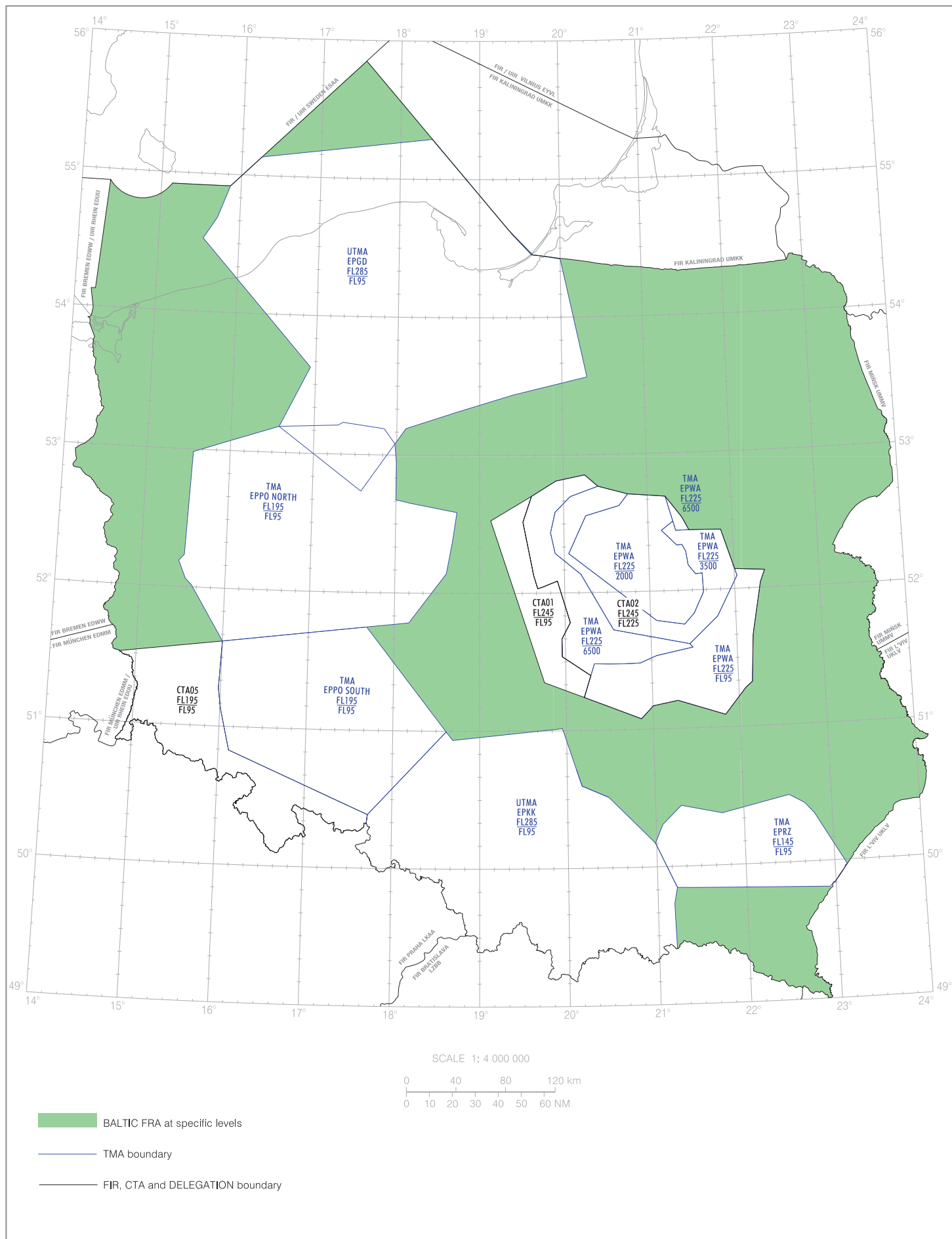
Correction: Points: LUMVE, MOFKE, OMFOL, UWLER added. Points: BAREX, MAPIK changed. CTA 04 withdrawn. UTMA EPKK, TMA EPPO SOUTH changed.

BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA FL115 - FL135
BALTIC FRA WITHIN WARSAWA FIR FL115 - FL135



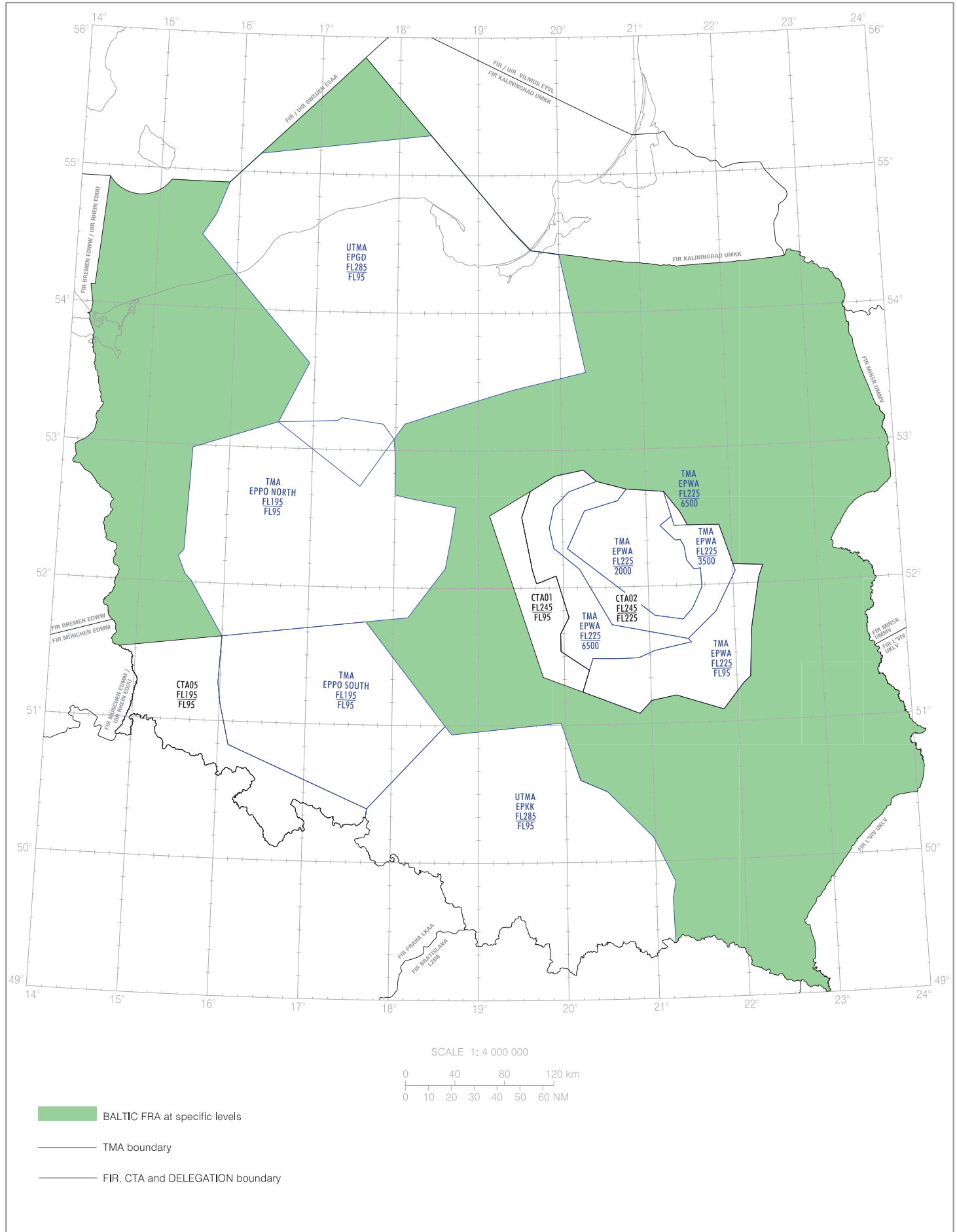
Correction: CTA 04 withdrawn. UTMA EPKK, TMA EPPO SOUTH changed.

BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA FL135 - FL145
BALTIC FRA WITHIN WARSAWA FIR FL135 - FL145



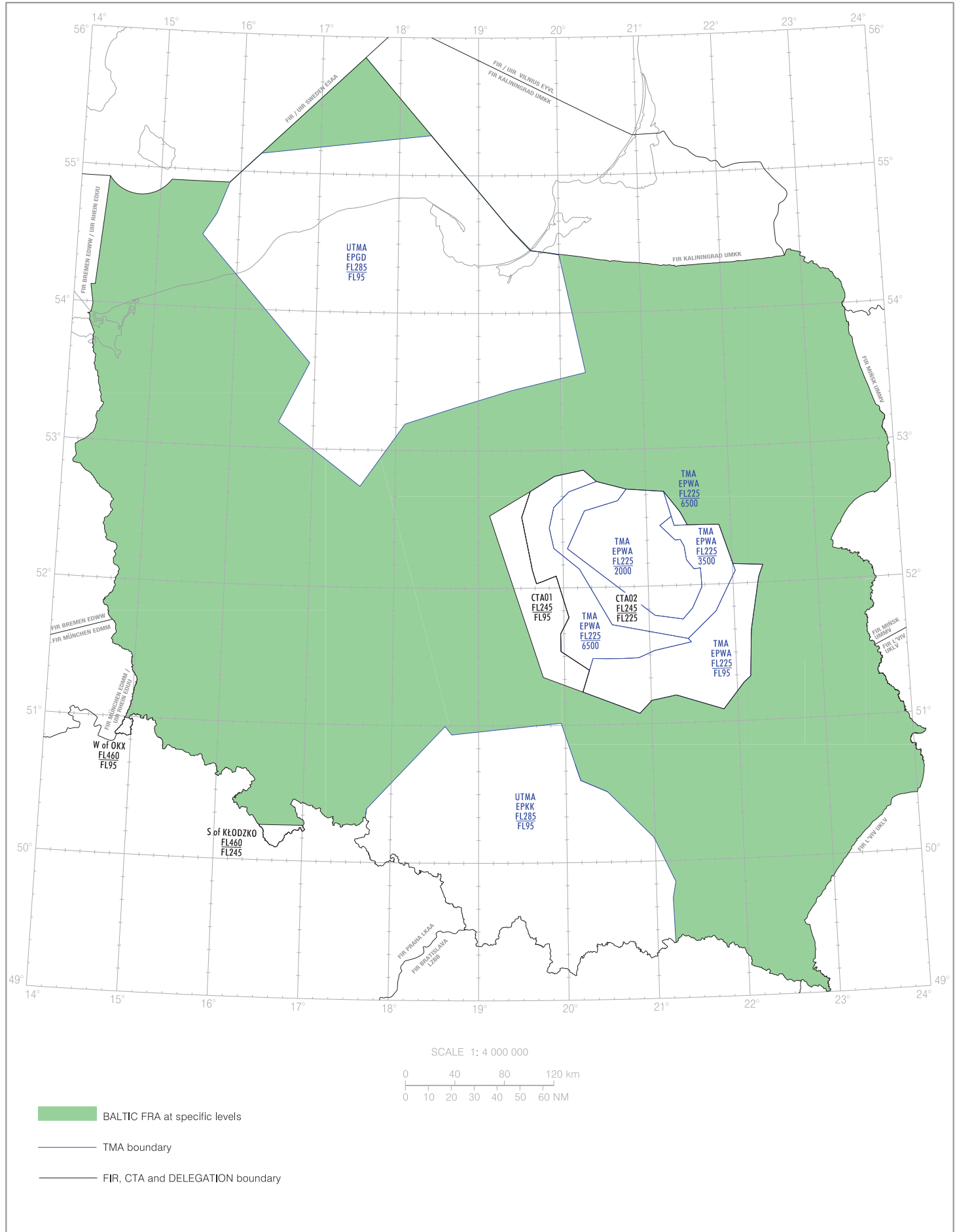
Correction: CTA 04 withdrawn. UTMA EPKK, TMA EPPO SOUTH changed.

BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA FL145 - FL195
BALTIC FRA WITHIN WARSAWA FIR FL145 - FL195



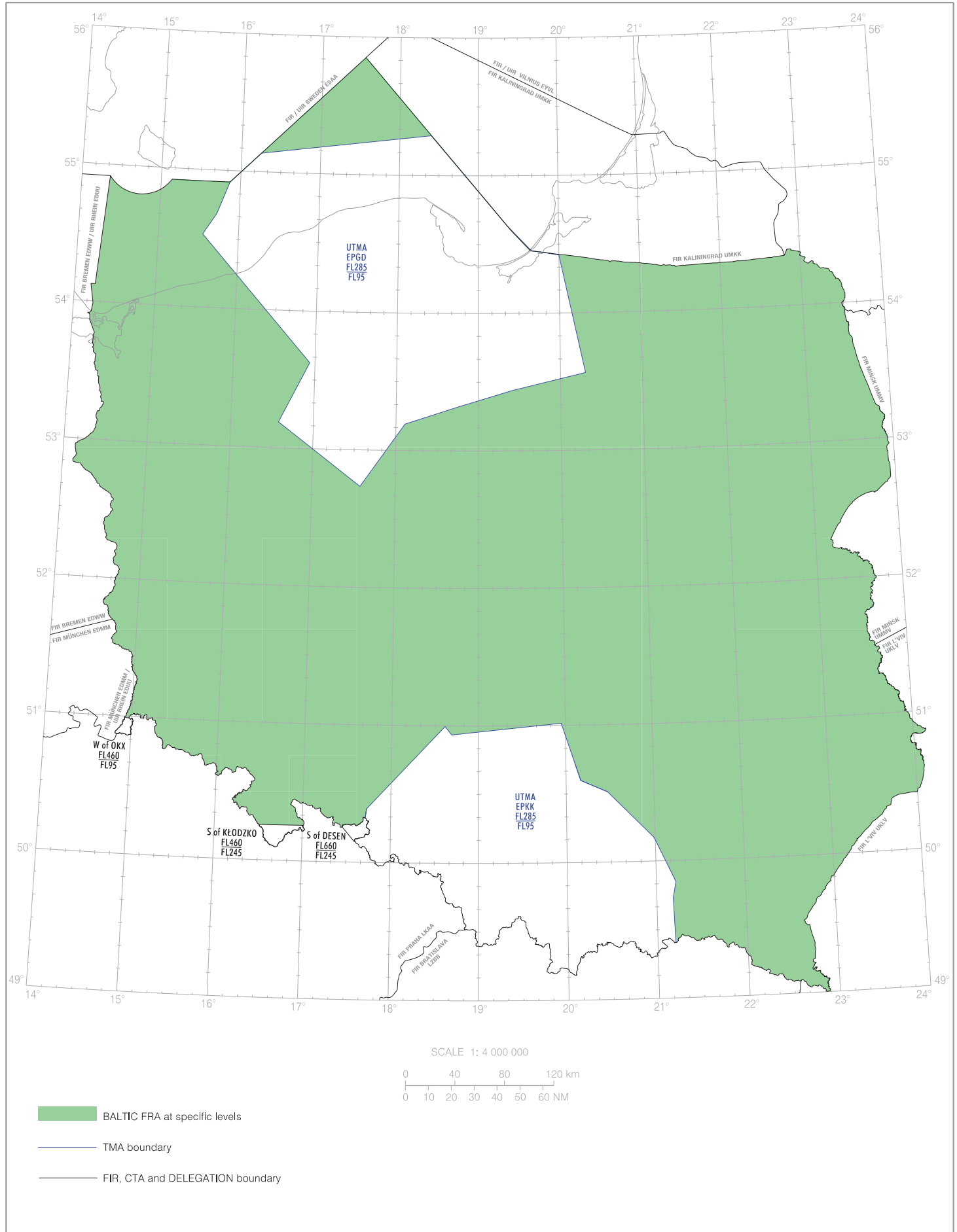
Correction: CTA 04 withdrawn. UTMA EPKK, TMA EPPO SOUTH changed.

BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA FL195 - FL245
BALTIC FRA WITHIN WARSAWA FIR FL195 - FL245



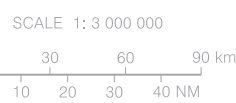
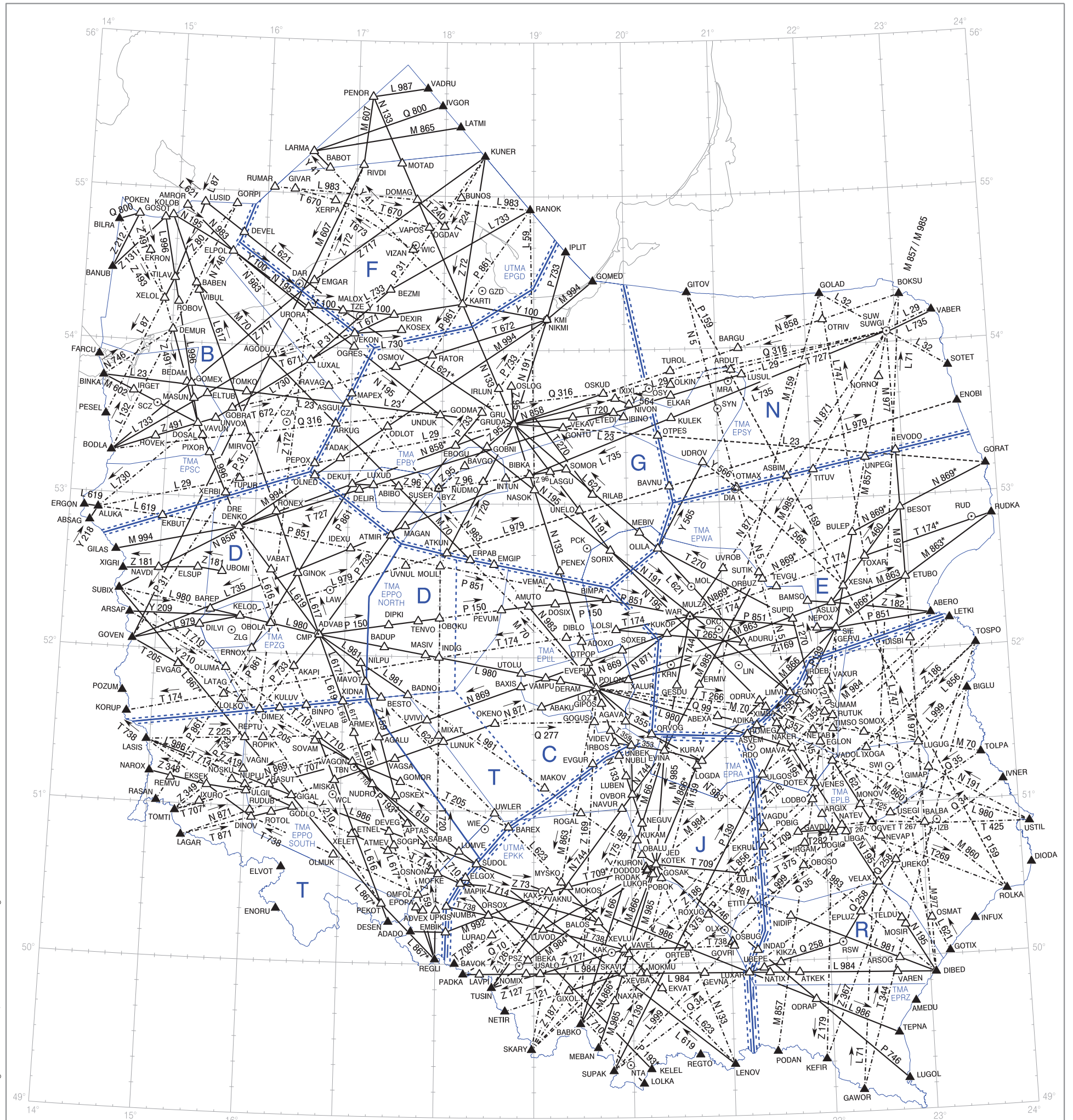
Correction: CTA 04 withdrawn. UTMA EPKK changed.

BALTIC FRA W ZAKRESIE FIR WARSZAWA FL245 - FL285
BALTIC FRA WITHIN WARSAWA FIR FL245 - FL285



Correction: CTA 04 withdrawn. UTMA EPKK changed.

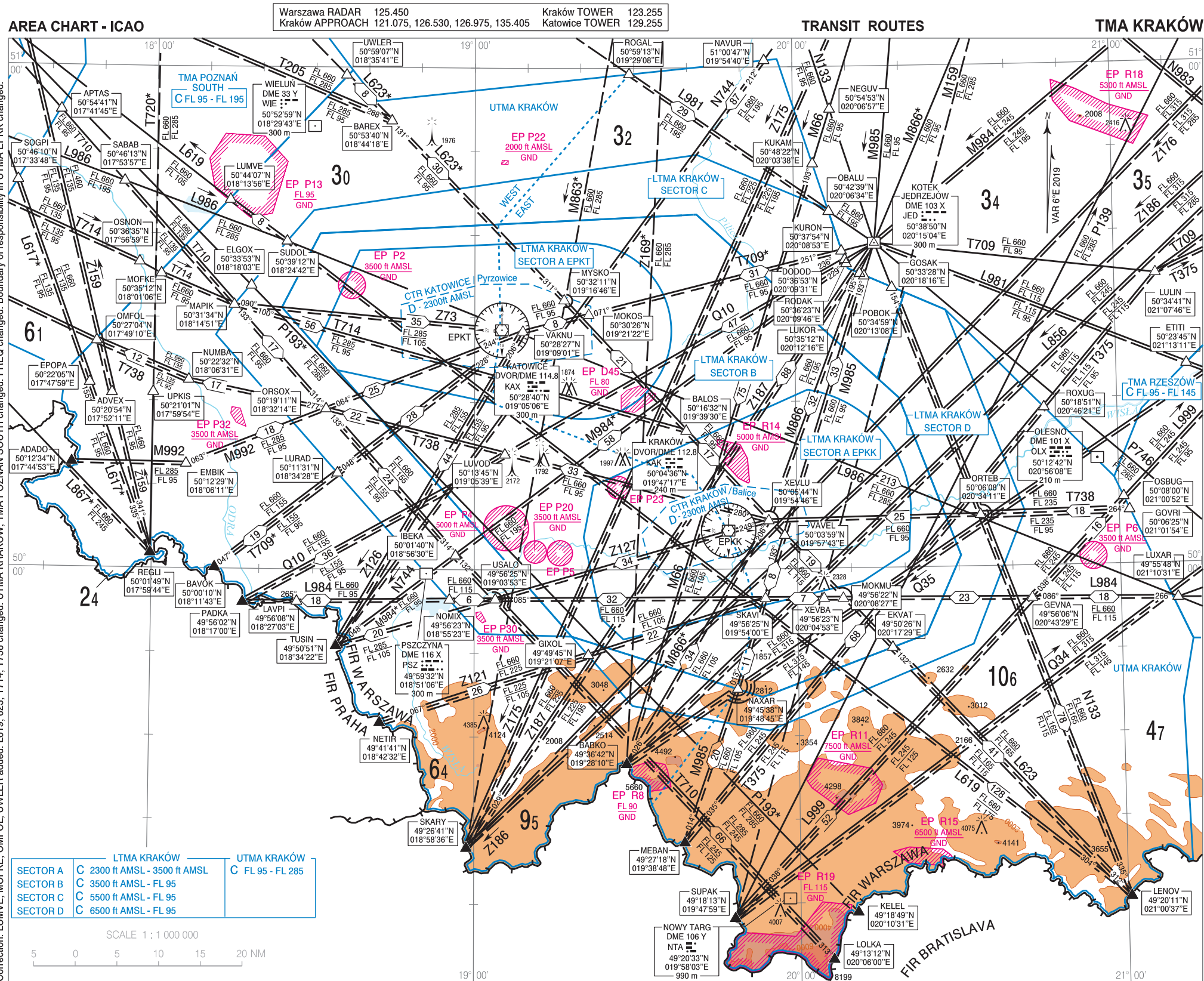
SEKTORY ACC - DROGI NAWIGACJI OBSZAROWEJ
ACC SECTORS - RNAV ROUTES



- TMA boundaries
- - - - - HIGH
- - - - - MID
- - - - - Sector boundaries
- - - - - LOW
- RNAV routes
- - - - - Conditional (PPR) airways
- - - - - Conditional (PPR) airways at specific flight levels/periods
- L 616 Unidirectional airways
- Radio navigation facilities
- ▲ Reporting points - compulsory
- △ Reporting points - on request

* See AIP Poland Chapter ENR 3.3.1

Correction: Reporting points: LUMWE, MOFKE, OMFOL, UWLER added. AWYs: L619, L623, T714, T738 changed. UTMA EPKX, TMA EPPO SOUTH changed.



LEGEND	
TERMINAL CONTROL AREA (TMA)	—————
BOUNDARY OF RESPONSIBILITY BTN EAST & WEST IN UTMA KRAKÓW	-----
CONTROL ZONE (CTR)	-----
RNAV ROUTE	—————
CONDITIONAL ROUTE	-----
TRANSIT ROUTING	—————
* See AIP Poland Chapter ENR 3	

Notes:
Bearings are magnetic.
Distances in nautical miles.
Elevations in feet.

Vertical limits of P, D, R areas:

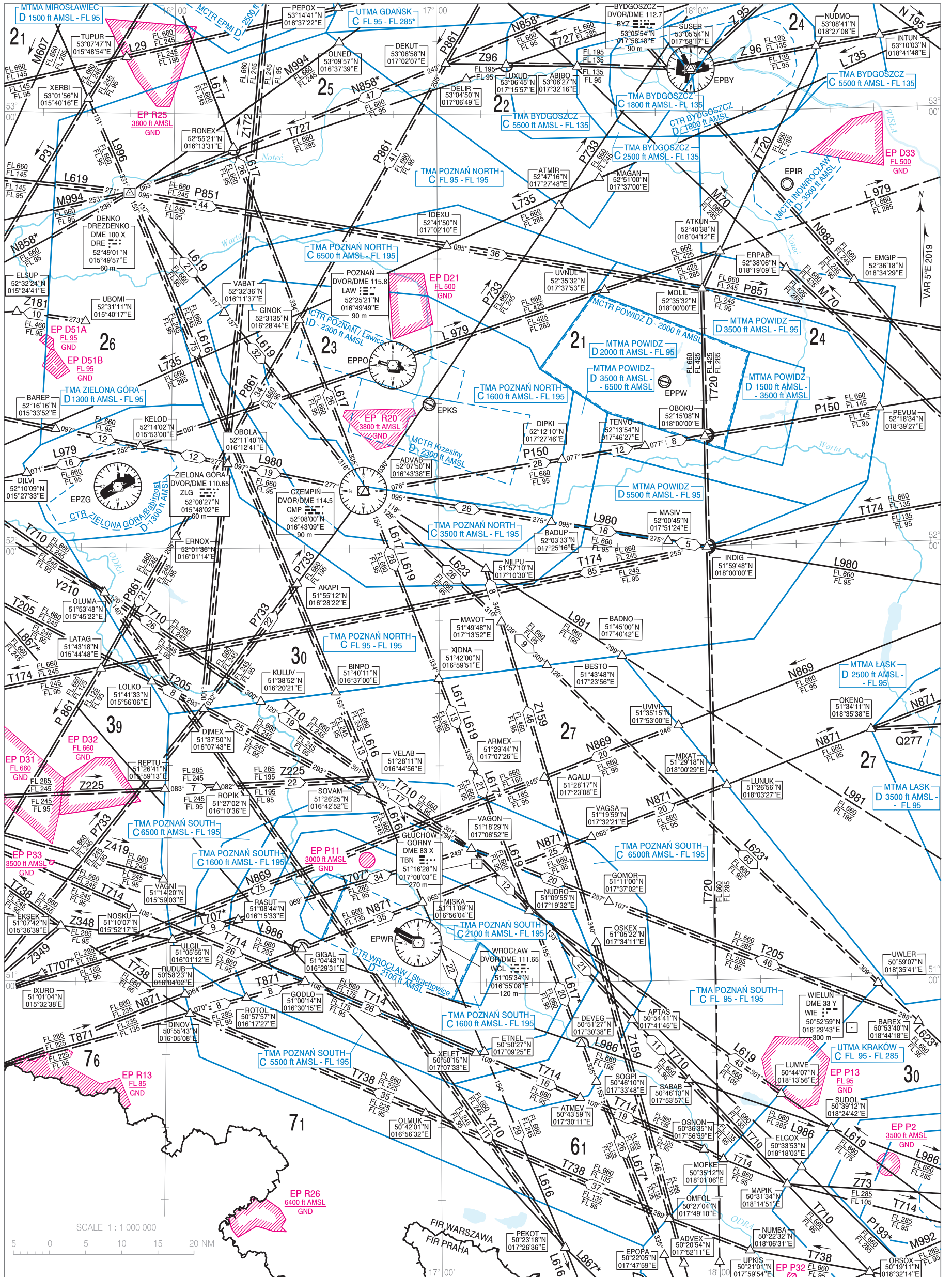
- EP P5 3500 ft AMSL GND
- EP P23 3000 ft AMSL GND

Poznań APPROACH 128.925 Poznań TOWER 119.980
Wrocław TOWER 120.255
Zielona Góra TOWER 118.755

AREA CHART - ICAO

TRANSIT ROUTES

TMA POZNAŃ



Correction: LUMVE, MOFKE, OMFOL, UWILER added. L619, L623, T714, T738 changed. TMA POZNAŃ SOUTH, UTMA KRAKÓW changed.

LEGEND	
TERMINAL CONTROL AREA (TMA)	
CONTROL ZONE (CTR)	
RNAV ROUTE	
CONDITIONAL ATS ROUTE	
TRANSIT ROUTING	
* See AIP Poland Chapter ENR 2	
* See AIP Poland Chapter ENR 3	

Notes:
Bearings are magnetic.
Distances in nautical miles.
Elevations in feet.

Vertical limits of P, D, R areas:
 EP P32
3500 ft AMSL
GND

**ATC SURVEILLANCE
MINIMUM ALTITUDE
CHART - ICAO**

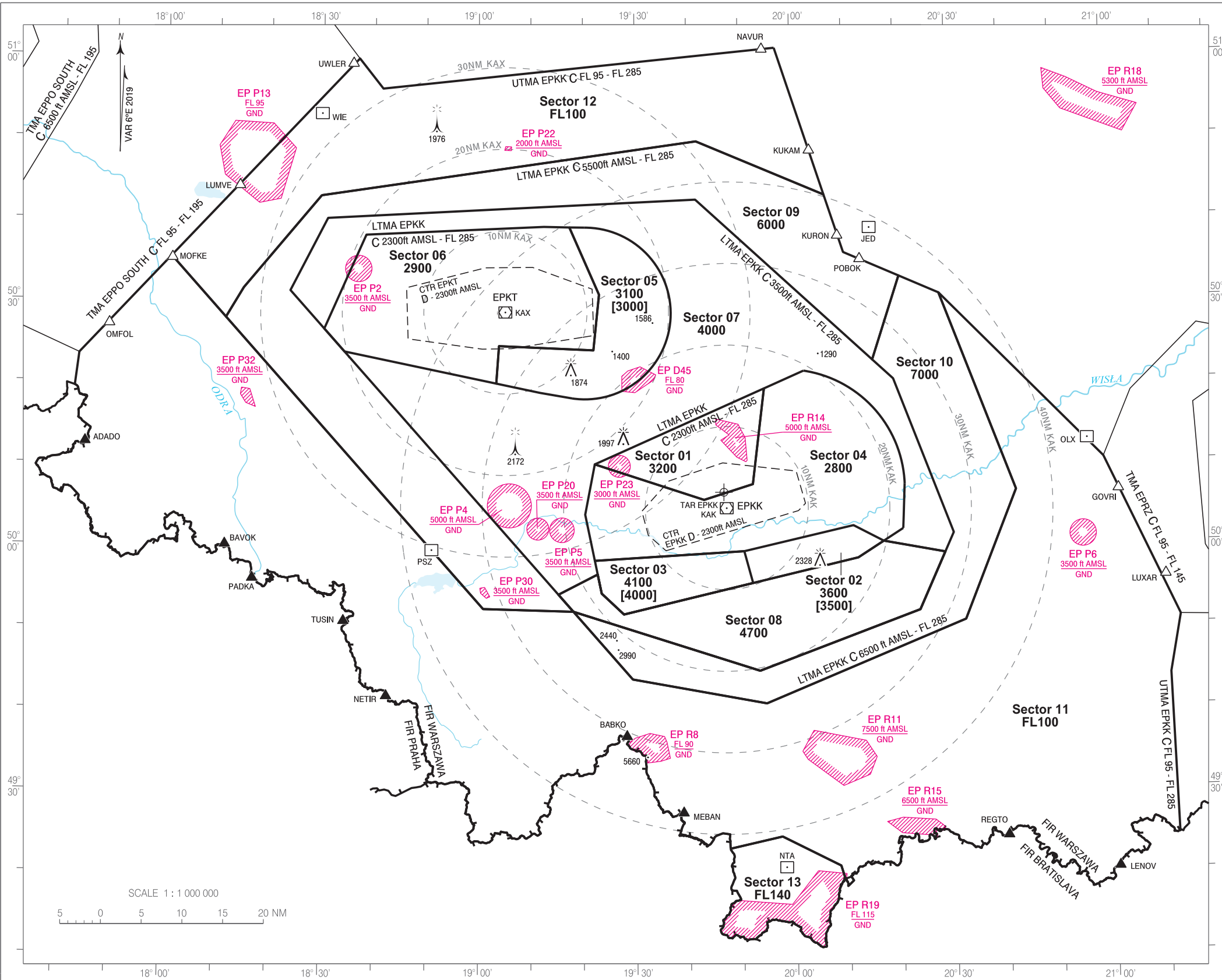
AERODROME ELEV EPKK 791ft
EPKT 1007ft

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975, 135.405
Kraków TOWER 123.255

TRANSITION ALTITUDE 6500ft

TMA KRAKÓW

Correction: MVA Sector 11 and Sector 12 changed. UTMA EPKK, TMA EPPO SOUTH changed. FREQ changed. BAREX, SUDOL, MAPIK, NUMBA, EMBIK withdrawn. UWLER, MOFKE, ADADO, OMFOL, LUMVE added.



GENERAL INFORMATION:

- Elevations and Minimum Vectoring Altitudes are indicated in feet.
- Minimum Vectoring Altitudes ensure obstacle clearance within the area concerned plus a 3.0 NM buffer area up to 20NM from ARP or 5.0 NM for distances greater than 20 NM.
Minimum Vectoring Altitude is determined by the highest obstacle elevation or the highest terrain elevation +328 FT whichever is higher, plus safety margin of 984 FT in non-mountainous areas or 1969 FT in designated mountainous areas rounded up to the next hundred feet.
- Minimum Vectoring Altitudes ensure a buffer of 500 FT above lower limit of controlled airspace.
- Minimum Vectoring Altitudes Sectors do not constitute controlled airspace.
- TEMPERATURE CORRECTION: Minimum Vectoring Altitudes are temperature corrected down to -10 degrees Celsius. Values in brackets can be used with temperatures above 0 degrees Celsius.
- This chart may be only used for cross-checking of altitudes assigned while the aircraft is identified.
- Coordinates of Minimum Vectoring Altitudes Sectors are listed overleaf.

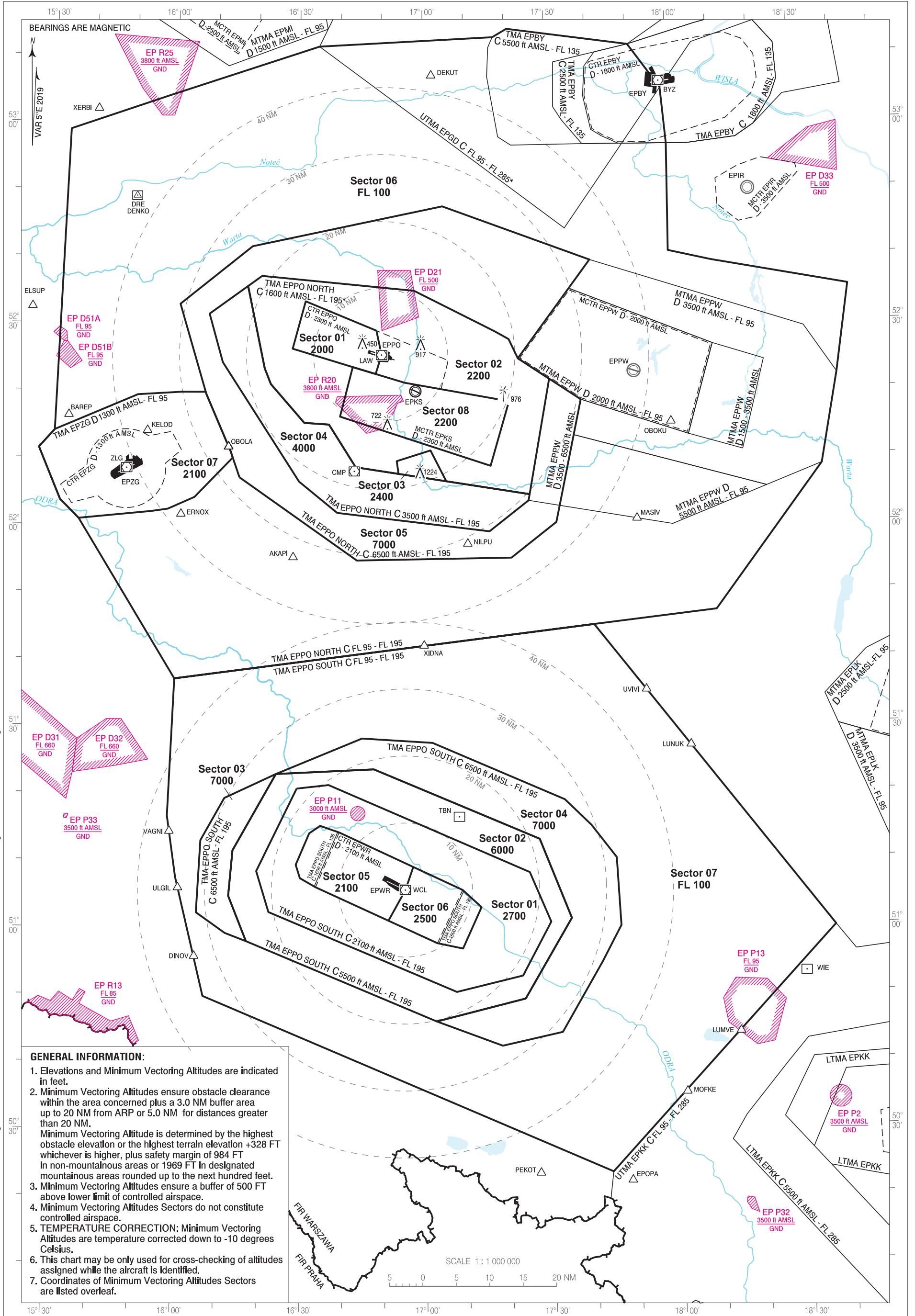
**ATC SURVEILLANCE
MINIMUM ALTITUDE
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV EPPO 308 ft
EPWR 406 ft
EPZG 194 ft

Poznań APPROACH	128.925	Poznań TOWER	119.980
	123.040	Wrocław TOWER	120.255
		Zielona Góra TOWER	118.755

TRANSITION ALTITUDE 6500 ft

TMA POZNAŃ



GENERAL INFORMATION:

- Elevations and Minimum Vectoring Altitudes are indicated in feet.
- Minimum Vectoring Altitudes ensure obstacle clearance within the area concerned plus a 3.0 NM buffer area up to 20 NM from ARP or 5.0 NM for distances greater than 20 NM.
Minimum Vectoring Altitude is determined by the highest obstacle elevation or the highest terrain elevation +328 FT whichever is higher, plus safety margin of 984 FT in non-mountainous areas or 1969 FT in designated mountainous areas rounded up to the next hundred feet.
- Minimum Vectoring Altitudes ensure a buffer of 500 FT above lower limit of controlled airspace.
- Minimum Vectoring Altitudes Sectors do not constitute controlled airspace.
- TEMPERATURE CORRECTION: Minimum Vectoring Altitudes are temperature corrected down to -10 degrees Celsius.
- This chart may be only used for cross-checking of altitudes assigned while the aircraft is identified.
- Coordinates of Minimum Vectoring Altitudes Sectors are listed overleaf.

Correction: MVA Sector 07 in TMA EPPO SOUTH changed. SUDOL and MAPIK withdrawn. MOFKE and LUMVE added. UTMA EPKK changed. TMA EPPO SOUTH changed.

AD 1.5.1

OPIS SPRAW DOTYCZĄCYCH ZWOLNIEŃ, ODSTĘPSTW, PRZYPADKÓW RÓWNOWAŻNEGO POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA, SPECJALNYCH WARUNKÓW, W TYM OGRANICZEŃ W ODNIESIENIU DO KORZYSTANIA Z LOTNISKA / A DESCRIPTION OF CASES INVOLVING EXEMPTIONS, DEROGATIONS, CASES OF EQUIVALENT LEVEL OF SAFETY, SPECIAL CONDITIONS, INCLUDING LIMITATIONS WITH REGARD TO THE USE OF THE AERODROME

**EPBY – LOTNISKO BYDGOSZCZ
RÓŻNICE:**

**EPBY – BYDGOSZCZ AERODROME
DIFFERENCES:**

ODSTĘPSTWA SC (WARUNKI SPECJALNE)

SC (SPECIAL CONDITIONS) EXEMPTIONS

CS ADR-DSN.M.750 (c)
(d)

Brak wymaganego poziomu oświetlenia APN 2. Powodem są ograniczenia wynikające z zastosowanych powierzchni ograniczających wysokość. Zainstalowanie masztów może spowodować większe zagrożenie niż ich brak. Budowa nowych masztów oświetleniowych byłaby równoważna z powstaniem nowych przeszkód lotniczych, co jest niezgodne z CS ADR-DSN.J.480.

Lack of required level of lighting on APN 2. The reasons are the limitations resulting from the used obstacle limitation surfaces. Installation of masts may cause greater risk than the lack of them. Construction of new lighting masts would be equivalent to creation of new aerodrome obstacles, which would not conform with CS ADR-DSN.J.480.

CS ADR-DSN.T.915 (g)

Lokalizacja ILS GP w pasie drogi startowej i jego brak łamliwości były wyznaczone na długo przed wprowadzeniem wymagań UE. Dodatkowo Polska Agencja Żeglugi Powietrznej przedstawiła opinię, że w celu prawidłowego działania ILS GP musi stać w tym miejscu i nie istnieje możliwość jego przeniesienia.

The ILS GP siting within the runway strip and its lack of frangibility have been designated long before the introduction of EU requirements. Moreover, the Polish Air Navigation Services Agency provided an opinion that for proper serviceability the ILS GP has to be situated at this site and it is not possible to be moved.

CS ADR-DSN.M.630
(c)(1)(i)

Na podejściu THR 26 używane są światła błyskowe, które nie są wymagane przy zainstalowanym świetlnym systemie precyzyjnego podejścia kategorii I typu Calvert.

Flashing lights are used on THR 26 approach area which are not required when precision approach lighting Calvert type system CAT I is installed.

CS ADR-DSN.B.165
(a)(b)(2)
CS ADR-DSN.T.915
(c)(1)(i)

W pasie drogi startowej, po obu jej stronach i na obu kierunkach możliwość wystąpienia instalacji czasowej w postaci systemu awaryjnego hamowania dedykowanego dla wojskowych statków powietrznych typu F-16. Dopuszcza się możliwość operacji lotniczych statków cywilnych po demontażu liny, która jest integralną częścią systemu awaryjnego hamowania.

On the the runway strip, on both sides and in both directions, a temporary installation may occur in the form of an emergency braking system dedicated to F-16 military aircraft. Civil aircraft are allowed to operate after dismantling the cable which is an integral part of the emergency braking system.

ODSTĘPSTWA DAAD (DOKUMENT AKCEPTUJĄCY ODSTĘPSTWO I SPOSÓB JEGO USUNIĘCIA)

DAAD (DEVIATION ACCEPTANCE AND ACTION DOCUMENT) EXEMPTIONS

CS ADR-DSN.B.065(c)(1)

Na RWY 26/08 na 400. metrze od THR 08 nie jest spełniony wymóg promienia krzywizny dla cyfry kodu 4.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2034

The requirement for the radius of curvature for code 4 number on RWY 26/08 along the 400th metre from THR 08 is not met.
DAAD expiry date: 31.12.2034

CS ADR-DSN.B.080(b)(1)

Nie jest spełniony warunek minimalnego nachylenia poprzecznego 1%. Średnie nachylenie poprzeczne wynosi ok. 0,8%.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2034

The requirement for minimum RWY transverse slope of 1% is not met. The average transverse slope shall be 0.8%.
DAAD expiry date: 31.12.2034

CS ADR-DSN.B.165(c)

Obiekty takie jak pokrywy od studni czy fundamenty od lamp i znaków nie mają odpowiednich profili pod nawierzchnią darniową wymaganych przez CS.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2034

Objects such as well lids or foundations for lamps and signs are not appropriately profiled under the grass surface, which is required by CS.
DAAD expiry date: 31.12.2034

CS ADR-DSN.N.795(a-c)

Brak oznakowania pionowego identyfikacji stanowiska postojowego na trzech stanowiskach APN 1, na trzech stanowiskach APN 2 oraz na czterech stanowiskach APN 4. Ze względu na układ infrastruktury na pozostałych stanowiskach możliwe jest zastosowanie tylko oznakowania poziomego. Każde stanowisko postojowe posiada odpowiednie oznakowanie poziome identyfikacji stanowiska postojowego spełniające wymagania CS ADR-DSN.N.795(b-c). Dodatkowo za każdym razem, gdy jest wykonywana operacja wokolowania statku powietrznego na stanowisko, przydzielana jest asysta FOLLOW ME.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2034

Lack of aircraft stand identification signs on three aircraft stands on APN 1, on three aircraft stands on APN 2 and on four aircraft stands on APN 4. Due to the layout of the infrastructure on the remaining aircraft stands only markings may be used. Every aircraft stand is equipped with appropriate aircraft stand identification marking which complies with CS ADR-DSN.N.795 (b-c). Additionally, each time the taxiing-in is carried out into the aircraft stand, the FOLLOW ME assistance is assigned.
DAAD expiry date: 31.12.2034

CS ADR-DSN.E.360 (a)(b)

Nie wykonano pomiarów geodezyjnych dotyczących nachylenia stanowisk postojowych zlokalizowanych wzdłuż TWY E. Po opadach deszczu na stanowiskach, głównie na wjeździe na nie, występują zastoiska wody.
Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2039

No survey has been carried out related to slopes of aircraft stands located along TWY E. After a rainfall, puddles of water appear on the aircraft stands, mainly on their entries.
DAAD expiry date: 31.12.2039

CS ADR-DSN.T.905 (b)

Lokalizacja strażnicy Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej nie spełnia wymogu w zakresie minimalnej liczby zakrętów jak i bezpośredniego dostępu do drogi startowej.

Location of the rescue and fire fighting service watchtower does not meet the requirement with regard to minimum number of turns as well as availability to the runway.

CS ADR-DSN.M.745 (b)(1)(i)	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2032	DAAD expiry date: 31.12.2032
	Na TWY A brakuje świateł WIG-WAG.	Lack of WIG-WAG lights on TWY A.
	Termin wygaśnięcia DAAD: 31.12.2023	DAAD expiry date: 31.12.2023

ADR-DSN.D.240 (a) ADR-DSN.D.250 (b) ADR-DSN.D.255 (b)	Na lotnisku Chopina w Warszawie geometria niektórych skrzyżowań dróg kołowania nie zapewnia spełnienia wymagań dla krytycznego statku powietrznego regularnie operującego z lotniska – tj. samolotu typu Boeing 777-300 ER. Termin wygaśnięcia: 31.12.2036	The geometry of some TWY intersections at Warsaw Chopin Airport does not allow for meeting the requirements for the aircraft regularly operating at the aerodrome, i.e. Boeing 777-300 ER. DAAD expiry date: 31.12.2036
ADR-DSN.D.270 (b)(1)	Brak pomiarów geodezyjnych potwierdzających procentowy stopień zmiany spadku podłużnego na drogach kołowania. Termin wygaśnięcia: 31.12.2033	No survey has been carried out to confirm the longitudinal slopes of the TWYs. DAAD expiry date: 31.12.2033
ADR-DSN.D.305 (a)(2)(b)	Szerokość poboczy dla niektórych dróg kołowania jest mniejsza niż określona w wymaganiu. Termin wygaśnięcia: 31.12.2036	The shoulder widths of some TWYs are less than specified in the requirement. DAAD expiry date: 31.12.2036
ADR-DSN.L.590 (c)(2)	Znaki identyfikacyjne stanowisk postojowych samolotów 36/36L oraz 37/37R od strony TWY M nie są uzupełnione o znak identyfikacyjny typu statku powietrznego. Termin wygaśnięcia: I kwartał 2028	Identification signs of aircraft stands 36/36L and 37/37R from the side of TWY M are not supplemented by identification sign of aircraft type. DAAD expiry date: 1st quarter of 2028
ADR-DSN.L.595 (c)(1)(3)	Brak bocznych linii bezpieczeństwa pomiędzy stanowiskami postojowymi samolotów na APN 1, APN 5C, APN 7A, APN 7B, APN 10, APN 12 oraz APN 13. Termin wygaśnięcia: 31.01.2024	No side safety lines between aircraft stands on APN 1, APN 5C, APN 7A, APN 7B, APN 10, APN 12 and APN 13. DAAD expiry date: 31.01.2024
ADR-DSN.M.710 (b)(1)(2) ADR-DSN.M.720 (a)(1)	Brak świateł linii środkowej oraz świateł krawędzi TWY, V oraz U2 (w obszarze APN 9). Termin wygaśnięcia: I kwartał 2030	No centre line lights and TWYs, V and U2 edge lights (within the area of APN 9). DAAD expiry date: 1st quarter of 2030
ADR-DSN.M.715 (b)(3)(d)	Na części dróg kołowania światła linii środkowej TWY w odstępach 60 m przed i za łukiem o promieniu mniejszym niż 400 m nie są rozmieszczone w odstępach co 7,5 m. Na części dróg kołowania do zjazdu innych niż drogi kołowania szybkiego zjazdu światła linii środkowej drogi kołowania nie są rozmieszczone w odstępach co 7,5 m. Termin wygaśnięcia: 31.12.2036	On some TWYs, TWY centre line lights located 60 m before and after a curve of radius of less than 400 m are not spaced at intervals of 7.5 m. On some exit TWYs other than rapid exit TWYs, the centre line lights are not spaced at intervals of 7.5 m. DAAD expiry date: 31.12.2036
ADR-DSN.M.735 (a)(b)	Na TWY Z3, Z4, Z5 wyznaczono oznakowanie poziome poprzeczek pośredniego miejsca oczekiwania, które nie jest uzupełnione światłami poprzeczek pośredniego miejsca oczekiwania. Termin wygaśnięcia: 31.12.2026	On TWYs Z3, Z4 and Z5, the intermediate holding position marking is not supplemented with intermediate holding position lights. DAAD expiry date: 31.12.2026
ADR-DSN.M.750 (d)(2)	Dla APN 1; 3; 5 A, B, C; 9; APN 11; śmigłowcowej APN 8 brak protokołów pomiarów fotometrycznych. Termin wygaśnięcia: 31.12.2023	No photometric measurement protocols are available for APNs 1; 3; 5 A, B, C; 9; 11 and helicopter APN 8. DAAD expiry date: 31.12.2023
ADR-DSN.S.880 (d)	Oprawy przeszkodowe masztów oświetlenia projektorowego śmigłowcowej APN 8 nie posiadają zasilania rezerwowego. Oświetlenie osiowe TWY Z3, Z4, Z5 nie posiada zasilania rezerwowego. Termin wygaśnięcia: 31.12.2026	The obstacle lights of floodlight masts on helicopter APN 8 have no secondary power supply. The centre line lights of TWYs Z3, Z4, Z5 have no secondary power supply. DAAD expiry date: 31.12.2026
ADR-DSN.S.875	Brak dokumentacji technicznej systemu elektroenergetycznego zasilającego radiowe oraz wzrokowe pomoce nawigacyjne, w obszarze śmigłowcowej APN 8 i części APN 9. Termin wygaśnięcia: 31.12.2022	No technical documentation available for the electrical power supply system of visual and radio navigation aids within the areas of helicopter APN 8 and portion of APN 9. DAAD expiry date: 31.12.2022
ADR-DSN.C.235	ODSTĘPSTWA ZZ (ZARZĄDZANIE ZMIANĄ W CELU DOSTOSOWANIA DO PRZEPISÓW) Strefy bezpieczeństwa końca dróg startowych (RESA) na progach 11, 29, 15, 33 nie mają odpowiedniej nośności. Termin wygaśnięcia: 31.12.2036	EXEMPTIONS FROM CHANGE MANAGEMENT (ZZ) IN ORDER TO COMPLY WITH THE REGULATIONS The runway end safety areas (RESAs) at thresholds 11, 29, 15, 33 are not of adequate bearing strength. DAAD expiry date: 31.12.2036
ADR-DSN.L.605 (c)(6)	Odstępy pomiędzy znakami (litera i/lub cyfra) oznakowania poziomego nakazu nie spełniają zapisów nowowprowadzonych przepisów. Termin wygaśnięcia: 31.12.2028	Intervals between characters (letter and/or digit) of mandatory instruction marking do not comply with the provisions of the newly introduced rules. DAAD expiry date: 31.12.2028
ADR-DSN.L.610 (b)(4)	Odstępy między znakami (litera lub cyfra) dla oznakowania poziomego informacyjnego nie spełniają zapisów nowo wprowadzonych przepisów. Termin wygaśnięcia: 31.12.2028	Intervals between characters (letter or digit) for information marking do not comply with the provisions of the newly introduced rules. DAAD expiry date: 31.12.2028

4.	Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami NIL	Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance NIL
5.	Odprawy przedstartowe Konsultacje telefoniczne. Telefon: +48-52-365-4911	Briefing and consultation provided Telephone consultation. Phone: +48-52-365-4911
6.	Dokumentacja i stosowane języki METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. Pl, En	Flight documentation/Languages used METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, charts. Pl, En
7.	Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne, System Identyfikacji Wyladowań Atmosferycznych PERUN.	Charts and other information available for briefing or consultation SWH, SWM, SWL Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Radar data, Satellite images, PERUN Lightning Detection System.
8.	Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji Faks, internet.	Supplementary equipment available for providing information Fax, internet.
9.	Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET TWR/AFIS	ATS units provided with MET information TWR/AFIS
10.	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.) Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Bydgoszcz Tel./Faks: +48-52-365-4911 E-mail: meteo@bzg.aero	Additional information (limitation of services, etc.) Aerodrome MET Office Bydgoszcz Phone/Fax: +48-52-365-4911 E-mail: meteo@bzg.aero

EPBY AD 2.12	FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS
--------------	--	---------------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Azymut geograficzny/ TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni/nawierzchnia RWY i SWY/ Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR/Współrzędne końca drogi startowej Undulacja geoidy proguru (ft) THR coordinates/RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom proguru i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
02	29.35°GEO	590 x 100	5700 kg MTOM Trawiasta/Grass	NIL	NIL
20	209.36°GEO	590 x 100	5700 kg MTOM Trawiasta/Grass	NIL	NIL
08	82.03°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 70 F/B/X/T. CONC/ASPH	53 05 42.89 N 017 57 33.07 E 101.6	236.2 235.6
26	262.06°GEO	2500 x 60	RWY: PCN 70 F/B/X/T. CONC/ASPH	53 05 54.09 N 017 59 46.15 E 101.2	233.6 234.9
08L	84.65°GEO	650 x 100	5700 kg MTOM Trawiasta/Grass	NIL	NIL
26R	264.66°GEO	650 x 100	5700 kg MTOM Trawiasta/Grass	NIL	NIL
11	119.38°GEO	650 x 100	5700 kg MTOM Trawiasta/Grass	NIL	NIL
29	299.39°GEO	650 x 100	5700 kg MTOM Trawiasta/Grass	NIL	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11	12
02	NIL	NIL	NIL	650 x 120	NIL	NIL
20	NIL	NIL	NIL	650 x 120	NIL	NIL
08	Patrz/See: AD 2 EPBY 2-1-1.	NIL	NIL	2900 x 300	240 x 120	NIL
26	Patrz/See: AD 2 EPBY 2-1-1.	NIL	NIL	2900 x 300	240 x 120	NIL
08L	NIL	NIL	NIL	710 x 120	NIL	NIL
26R	NIL	NIL	NIL	710 x 120	NIL	NIL
11	NIL	NIL	NIL	710 x 120	NIL	NIL
29	NIL	NIL	NIL	710 x 120	NIL	NIL

Uwagi	Remarks
Incydentalny montaż mobilnego systemu awaryjnego hamowania BAK-12 w pasie drogi startowej 08/26. Każdorazowo informacja o jego instalacji dostępna w NOTAM. W czasie gdy system i lina hamująca są zainstalowane RWY jest dostępna do użytku wyłącznie dla operacji samolotu F-16. Po demontażu liny hamującej dopuszcza się możliwość wykonywania operacji lotniczych przez inne (także cywilne) statki powietrzne.	Incidental installation of mobile emergency arresting system BAK-12 within the RWY 08/26 strip. Each time information about its installation will be available in NOTAM. While the system and landing cable are installed, the RWY is available for use only for F-16 aircraft operations. After dismantling the landing cable, it is allowed to perform flight operations by other (including civil) aircraft.
Oznaczenia RWY: 02/20, 08L/26R, 11/29 podane w kolumnie 1 nie są wymalowane na drogach startowych, gdyż są to trawiaste drogi startowe.	RWY: 02/20, 08L/26R, 11/29 designators mentioned in column 1 are not painted on RWYs since these are grass runways.

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC ¹⁾)
1	2	3	4	5	6
APP	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	121.075	-	-	H24
APP	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	126.530	-	-	H24
APP	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	126.975	-	-	H24
TWR	KRAKÓW GROUND	118.105	-	-	H24
TWR	KRAKÓW DELIVERY	121.980	-	-	1000-2100 (0900-2000)
TWR	KRAKÓW WIEŻA KRAKÓW TOWER	123.255	-	-	H24
ATIS	-	112.800	-	-	H24
ATIS	-	126.130	-	-	H24

Uwagi	Remarks
¹⁾ - patrz GEN 2.1	¹⁾ - see GEN 2.1

EPKK AD 2.19	RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS
--------------	--	-----------------------------------

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość /kanał FREQ/channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej/ Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	KRW	CH40X	H24	50 04 50.0 N 019 47 42.9 E	240 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (6°E/Jun 19)	KAK	112.800 MHz CH75X	H24	50 04 35.6 N 019 47 16.8 E	240 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (270°-090°), 60 NM (090°- 270°) - do FL500. Designated operational coverage: 100 NM (270°-090°), 60 NM (090°- 270°) - up to FL500.
ILS GP	-	335.000 MHz	H24	50 04 50.0 N 019 47 42.9 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 50 ft GP 3.0°
ILS LOC (6°E/Jun 19) CAT. I	KRW	110.300 MHz	H24	50 04 29.7 N 019 45 52.9 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.

8	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	NIL
---	--	-----

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPKK AD 2.20	LOKALNE PRZEPISY LOTNISKOWE	LOCAL AERODROME REGULATIONS
--------------	-----------------------------	-----------------------------

2.20.1

PRZEPISY I PROCEDURY ATC

Od zachodu do wschodu słońca - zakaz podejść z widocznością na RWY 07.

W godzinach 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC¹⁾ TWR nie wydaje zezwoleń na wykonywanie podejść z widocznością na RWY 25.

TWY G, TWY Z1 - Z3 oraz fragment TWY T są częściowo niewidoczne z TWR.

Płyta postojowa częściowo niewidoczna z TWR.

¹⁾ - patrz GEN 2.1.

ATC REGULATIONS AND PROCEDURES

Visual approaches on RWY 07 prohibited from sunset to sunrise.

Between 2100 - 0500 (2000 - 0400) UTC¹⁾ TWR does not clear for visual approaches on RWY 25.

TWY G, TWYs Z1 - Z3 and portion of TWY T partially invisible from TWR.

APN partially invisible from TWR.

¹⁾ - see GEN 2.1.

Jeżeli organ kontroli lotniska nie nakaże inaczej, załogi wszystkich odlatających statków powietrznych lecących w locie IFR powinny - tak szybko jak to możliwe - po starcie nawiązać łączność z KRAKÓW ZBLIŻANIE (częstotliwość 121,075 MHz). Częstotliwość, na jakiej należy nawiązać łączność zostanie podana przez KRAKÓW WIEŻA.

Załogi startujących statków powietrznych odbywających lot VFR powinny po starcie pozostawać na częstotliwości KRAKÓW WIEŻA (123,255 MHz) i oczekiwać na dalsze instrukcje. Częstotliwość, na jakiej należy nawiązać łączność zostanie podana przez KRAKÓW WIEŻA.

If not specified otherwise, crews of departing IFR flights should, as soon as possible after departure, establish communication with KRAKÓW APPROACH (frequency 121.075 MHz). Frequency to be used will be given by KRAKÓW TOWER.

Crews performing VFR flights should after departure remain on KRAKÓW TWR frequency (123.255 MHz) and stand by for further instructions. Frequency to be used will be given by KRAKÓW TOWER.

2.2.2.2 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA KRAKÓW zapewniana jest radarowa służba kontroli zblizania.

Minimalne wysokości bezwzględne wektorowania radarowego w TMA KRAKÓW podane są na mapie minimalnych wysokości dozoru ATC - patrz strona ENR 6.7-2.

W TMA KRAKÓW wprowadzono SID i STAR według nawigacji RNAV 1 dla każdej RWY lotniska KRAKÓW/Balice. Procedury RNAV STAR kończą się w pozycjach rozpoczęcia podejścia początkowego (IAF) dla RWY 07 oraz 25, z wyjątkiem procedur VOR RWY 07 oraz RWY 25, które nie są „dowiązane” do procedur RNAV STAR.

Procedury RNAV SID i STAR w TMA KRAKÓW zaprojektowane zostały według kryteriów dla RNAV-1. W celu wykonywania procedur bez ograniczeń wymagane jest dopuszczenie do wykonywania operacji RNAV-1.

W procedurach SID RNAV 1 w TMA KRAKÓW przyjęto parametry przechylenia w zakręcie (AOB) zgodnie z PANS-OPS (ICAO Doc 8168 tom II, część 1, sekcja 3, rozdział 3, dodatek 3) czyli: 15° do 1000 ft nad DER ELEV, 20° powyżej 1000 ft do 3000 ft nad DER ELEV i 25° powyżej 3000 ft nad DER ELEV. Dotyczy wszystkich SID dla EPKK.

Ze względu na fakt, iż znaczący odsetek statków powietrznych wykonujących operacje na lotnisku KRAKÓW/Balice nie posiada uprawnień do wykonywania operacji RNAV 1 oraz biorąc pod uwagę, że wszystkie trajektorie procedur SID i STAR RNAV-1 przebiegają powyżej MSA/MVA oraz uwzględniając, że w TMA KRAKÓW jest zapewniony monitoring radarowy w celu poprawy/usprawnienia przepływu ruchu lotniczego i odciążenia kontrolerów ruchu lotniczego, dopuszcza się aby statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji RNAV-5 wykonywały loty zgodnie z trajektoriami procedur RNAV-1. Pozwoli to na znaczną redukcję łączności radiowo-telefonicznej. W tym zakresie obowiązują następujące warunki dodatkowe:

UWAGA 1:

Statki powietrzne uprawnione jedynie do wykonywania operacji RNAV-5, wyposażone w system RNAV-5 bez nawigacyjnej bazy danych i/lub wymagające ręcznego wprowadzenia danych trasy są wyłączone ze stosowania i wykorzystywania procedur RNAV-1. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji, należy ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC.

Dla takich statków powietrznych będzie zapewnione wektorowanie radarowe, zazwyczaj po trasie zgodnej z opublikowanymi procedurami. Takie statki powietrzne mogą również spodziewać się opóźnień lub wydłużenia trasy lotu podczas godzin szczytu ruchu lotniczego.

UWAGA 2:

Kontrolerzy ruchu lotniczego będą zachowywać szczególną uwagę podczas monitorowania ruchu niedopuszczonego do wykonywania operacji RNAV-1 (P-RNAV). W razie wystąpienia jakichkolwiek problemów będą stosować wektorowanie radarowe. Wszystkie procedury oczekiwania w TMA KRAKÓW wykonywane są zgodnie z instrukcjami ATC. Procedury te dostępne są również dla statków powietrznych niedopuszczonych do wykonywania operacji RNAV-1 (P-RNAV).

W miarę możliwości ATC zapewnić będzie wykonywanie lotu po najkrótszej bezpośredniej trasie/stosowanie skrótów, zwłaszcza poza godzinami największego natężenia ruchu. Zakręt do podejścia końcowego może być wykonywany z zastosowaniem wektorowania radarowego celem przyspieszenia obsługi ruchu oraz zachowania separacji.

PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS

Within the KRAKÓW TMA radar approach control service is provided.

Minimum Radar Vectoring Altitudes within the KRAKÓW TMA are shown on ATC Surveillance Minimum Altitude Chart - see page ENR 6.7-2.

Within the KRAKÓW TMA, RNAV 1 SID and STAR procedures have been introduced for each RWY of KRAKÓW/Balice aerodrome. The RNAV STAR procedures terminate at initial approach fixes (IAFs) for RWY 07 and RWY 25, except for VOR RWY 07 and RWY 25 procedures which are not linked to the RNAV STAR procedures.

RNAV SID and STAR procedures within the KRAKÓW TMA are designed in accordance with RNAV 1 criteria. RNAV 1 approval is required to conduct these procedures without any restrictions.

For the SID RNAV 1 procedures within the KRAKÓW TMA, the angle of bank (AOB) taken into consideration is in accordance with PANS-OPS (ICAO Doc 8168, Vol. II, Part I, Section 3, Chapter 3, Appendix 3). That is: 15° up to 1000 ft over DER ELEV, 20° above 1000 ft up to 3000 ft over DER ELEV and 25° above 3000 ft over DER ELEV. It is applicable to all SIDs for EPKK.

Due to the fact that significant percentage of traffic for KRAKÓW/Balice aerodrome is NOT RNAV 1 approved and all RNAV 1 SID and STAR trajectories are above MSA/MVA, also radar monitoring is provided within the KRAKÓW TMA; to enhance traffic flows and air traffic controllers' workload it is possible to follow and utilize RNAV-1 trajectories by RNAV-5 only approved aircraft. This will allow for high reduction in R/T communication. The following conditions apply:

NOTE 1:

RNAV-5 only approved aircraft equipped with RNAV-5 systems without navigation databases and/or requiring manual route data input are exempted from the utilization of RNAV-1 procedures. In such circumstances ATC shall be advised upon first radio contact.

Radar vectoring will be provided, usually along published procedures. Such aircraft may expect delays or extended routing during peak hours.

NOTE 2:

Air traffic controllers will pay particular attention to monitor RNAV-1 (P-RNAV) not approved traffic. In case of any problems radar vectoring will be initiated. All holding patterns within the KRAKÓW TMA as directed by ATC. Holdings are available also for non-RNAV-1 (P-RNAV) approved aircraft.

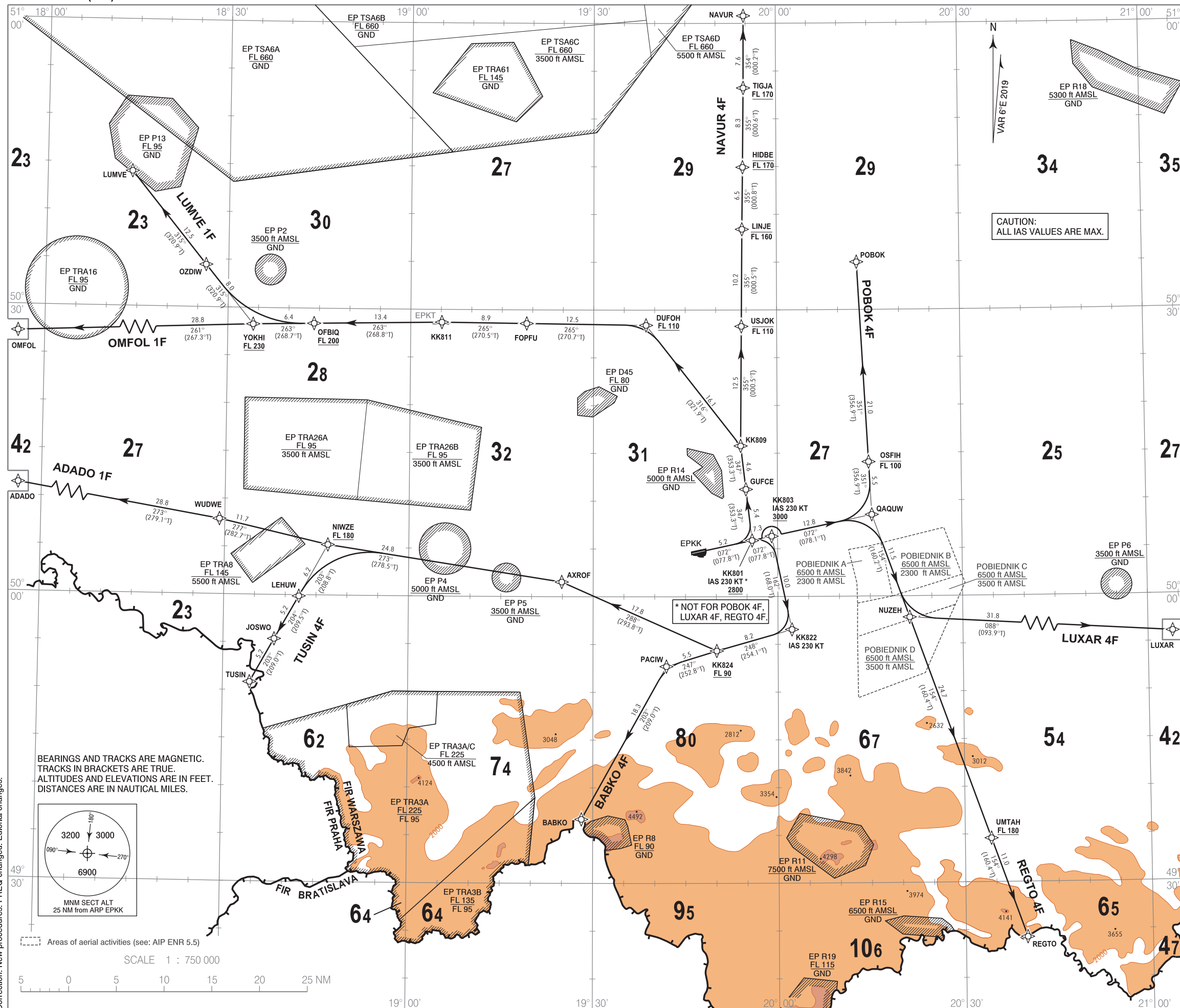
Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible, especially during off-peak hours). The turn to final approach may be performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

**Kraków - Balice
RWY 07**

Kraków APPROACH	121.075, 126.530, 126.975
Kraków DELIVERY	121.980
Kraków GROUND	118.105
Kraków TOWER	123.255

TRANSITION ALTITUDE 6500



1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided.
2. All aircraft unable to achieve SID profile restrictions shall advise ATC before start up.
3. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
4. Initial SID climb to 6000, unless otherwise cleared by ATC.

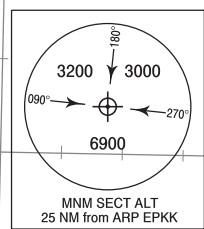
RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue on assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to FPL flight level.
3. If being vectored, continue on assigned heading. After 3 minutes proceed direct to last SID WPT climbing to FPL flight level.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

* NOT FOR POBOK 4F,
LUXAR 4F, REGTO 4F.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.



Areas of aerial activities (see: AIP ENR 5.5)

SCALE 1 : 750 000



Correction: New procedures. FREQ changed. Editorial changes.

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

**Kraków - Balice
RWY 07**

OMFOL 1F

PDG 7% REQUIRED UP TO FOPFU

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK801	072 (077.8)	5.18	+2800 ft	-230	RNAV 1
002	TF	GUFCE	347 (353.3)	5.39	-	-	RNAV 1
003	TF	KK809	347 (353.3)	4.59	-	-	RNAV 1
004	TF	DUFOH	316 (321.9)	16.05	+FL110	-	RNAV 1
005	TF	FOPFU	265 (270.7)	12.50	-	-	RNAV 1
006	TF	KK811	265 (270.5)	8.89	-	-	RNAV 1
007	TF	OFBIQ	263 (268.8)	13.39	+FL200	-	RNAV 1
008	TF	YOKHI	263 (268.7)	6.38	+FL230	-	RNAV 1
009	TF	OMFOL	261 (267.3)	28.78	-	-	RNAV 1

LUMVE 1F

PDG 7% REQUIRED UP TO FOPFU

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK801	072 (077.8)	5.18	+2800 ft	-230	RNAV 1
002	TF	GUFCE	347 (353.3)	5.39	-	-	RNAV 1
003	TF	KK809	347 (353.3)	4.59	-	-	RNAV 1
004	TF	DUFOH	316 (321.9)	16.05	+FL110	-	RNAV 1
005	TF	FOPFU	265 (270.7)	12.50	-	-	RNAV 1
006	TF	KK811	265 (270.5)	8.89	-	-	RNAV 1
007	TF	OFBIQ	263 (268.8)	13.39	+FL200	-	RNAV 1
008	TF	YOKHI	263 (268.7)	6.38	+FL230	-	RNAV 1
009	TF	OZDIW	315 (320.9)	7.95	-	-	RNAV 1
010	TF	LUMVE	315 (320.9)	12.48	-	-	RNAV 1

NAVUR 4F

PDG 7% REQUIRED UP TO LINJE

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK801	072 (077.8)	5.18	+2800 ft	-230	RNAV 1
002	TF	GUFCE	347 (353.3)	5.39	-	-	RNAV 1
003	TF	KK809	347 (353.3)	4.59	-	-	RNAV 1
004	TF	USJOK	355 (000.5)	12.53	-FL110	-	RNAV 1
005	TF	LINJE	355 (000.5)	10.17	-FL160	-	RNAV 1
006	TF	HIDBE	355 (000.8)	6.50	+/-FL170	-	RNAV 1
007	TF	TIGJA	355 (000.6)	8.31	+FL170	-	RNAV 1
008	TF	NAVUR	354 (000.2)	7.56	-	-	RNAV 1

POBOK 4F

PDG 7% REQUIRED UP TO POBOK

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK801	072 (077.8)	5.18	+2800 ft	-	RNAV 1
002	TF	QAQUW	072 (078.1)	12.83	-	-	RNAV 1
003	TF	OSFIH	351 (356.9)	5.54	-FL100	-	RNAV 1
004	TF	POBOK	351 (356.9)	20.97	-	-	RNAV 1

LUXAR 4F

PDG 7% REQUIRED UP TO QAQUW

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK801	072 (077.8)	5.18	+2800 ft	-	RNAV 1
002	TF	QAQUW	072 (078.1)	12.83	-	-	RNAV 1
003	TF	NUZEH	154 (160.2)	11.45	-	-	RNAV 1
004	TF	LUXAR	088 (093.9)	31.80	-	-	RNAV 1

REGTO 4F

PDG 7% REQUIRED UP TO UMTAH

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK801	072 (077.8)	5.18	+2800 ft	-	RNAV 1
002	TF	QAQUW	072 (078.1)	12.83	-	-	RNAV 1
003	TF	NUZEH	154 (160.2)	11.45	-	-	RNAV 1
004	TF	UMTAH	154 (160.4)	24.67	+FL180	-	RNAV 1
005	TF	REGTO	154 (160.4)	11.00	-	-	RNAV 1

BABKO 4F

PDG 7% REQUIRED UP TO BABKO

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK803	072 (077.8)	7.28	+3000 ft	-230	RNAV 1
002	TF	KK822	162 (168.0)	10.00	-	-230	RNAV 1
003	TF	KK824	248 (254.1)	8.19	+FL090	-	RNAV 1
004	TF	PACIW	247 (252.8)	5.53	-	-	RNAV 1
005	TF	BABKO	203 (209.0)	18.32	-	-	RNAV 1

TUSIN 4F

PDG 7% REQUIRED UP TO AXROF

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK803	072 (077.8)	7.28	+3000 ft	-230	RNAV 1
002	TF	KK822	162 (168.0)	10.00	-	-230	RNAV 1
003	TF	KK824	248 (254.1)	8.19	+FL090	-	RNAV 1
004	TF	AXROF	288 (293.8)	17.78	-	-	RNAV 1
005	TF	NIWZE	273 (278.5)	24.82	+FL180	-	RNAV 1
006	TF	LEHUW	203 (208.8)	6.18	-	-	RNAV 1
007	TF	JOSWO	204 (209.5)	5.16	-	-	RNAV 1
008	TF	TUSIN	203 (209.0)	5.19	-	-	RNAV 1

ADADO 1F

PDG 7% REQUIRED UP TO AXROF

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KK803	072 (077.8)	7.28	+3000 ft	-230	RNAV 1
002	TF	KK822	162 (168.0)	10.00	-	-230	RNAV 1
003	TF	KK824	248 (254.1)	8.19	+FL090	-	RNAV 1
004	TF	AXROF	288 (293.8)	17.78	-	-	RNAV 1
005	TF	NIWZE	273 (278.5)	24.82	+FL180	-	RNAV 1
006	TF	WUDWE	277 (282.7)	11.69	-	-	RNAV 1
007	TF	ADADO	273 (279.1)	28.83	-	-	RNAV 1

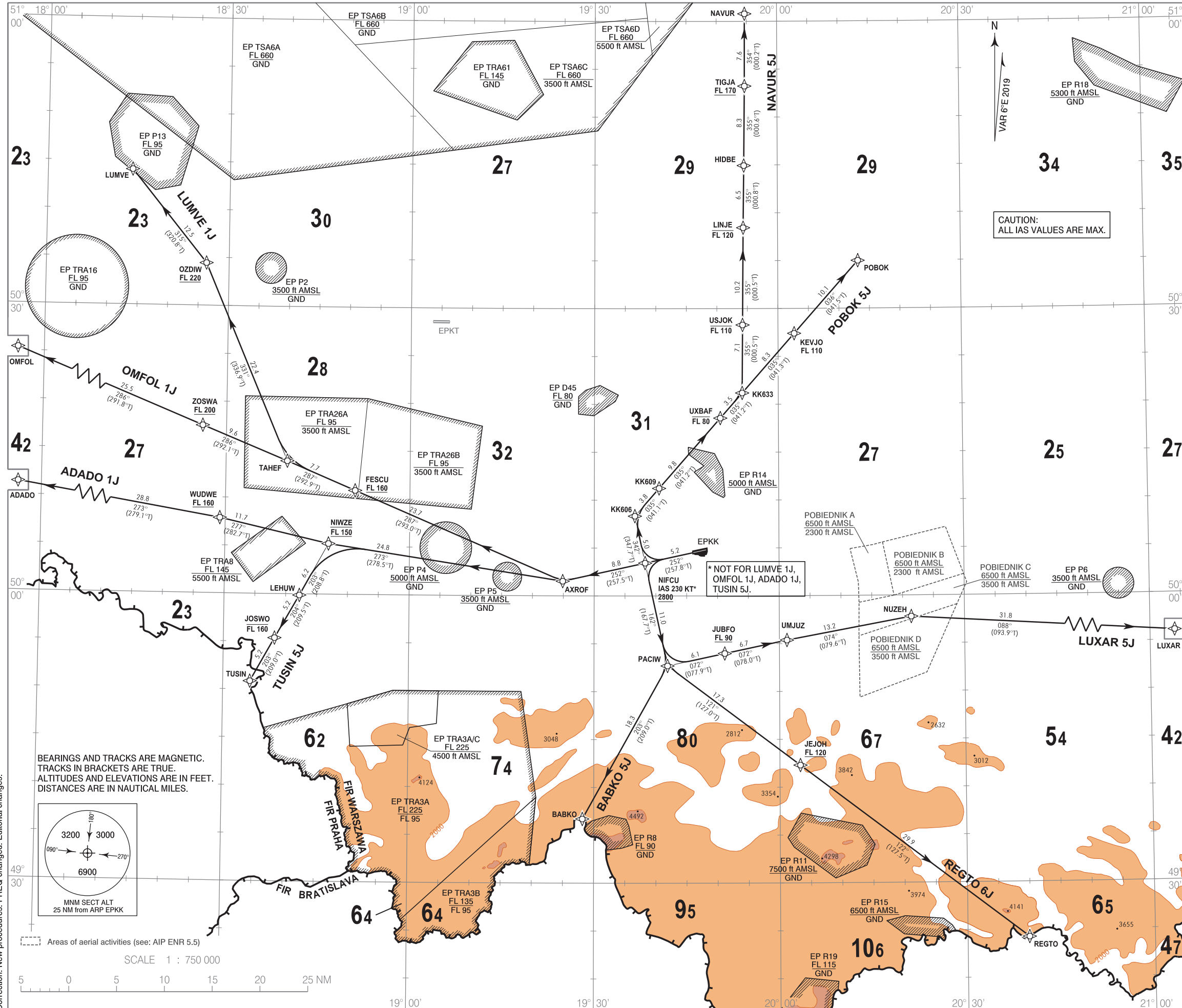
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
DER 07	50 04 47.3 N	019 47 58.8 E
ADADO	50 12 34.1 N	017 44 52.6 E
AXROF	50 01 31.9 N	019 24 54.0 E
BABKO	49 36 42.0 N	019 28 10.0 E
DUFOH	50 28 24.2 N	019 38 35.3 E
FOPFU	50 28 34.4 N	019 19 01.4 E
GUFCE	50 11 13.5 N	019 54 52.1 E
HIDBE	50 44 56.1 N	019 54 29.1 E
JOSWO	49 55 22.9 N	018 38 16.0 E
KK801	50 05 52.6 N	019 55 50.9 E
KK803	50 06 19.0 N	019 59 02.3 E
KK809	50 15 46.5 N	019 54 01.9 E
KK811	50 28 39.7 N	019 05 06.4 E
KK822	49 56 32.8 N	020 02 16.4 E
KK824	49 54 19.2 N	019 50 04.2 E
LEHUW	49 59 52.1 N	018 42 12.0 E
LINJE	50 38 26.6 N	019 54 20.9 E
LUMVE	50 44 07.0 N	018 13 56.0 E
LUXAR	49 55 48.0 N	021 10 31.0 E
NAVUR	51 00 47.0 N	019 54 40.0 E
NIWZE	50 05 16.8 N	018 46 49.7 E
NUZEH	49 57 46.6 N	020 21 23.1 E
OFBIQ	50 28 24.8 N	018 44 09.0 E
OMFOL	50 27 04.0 N	017 49 10.0 E
OSFIH	50 14 03.8 N	020 14 53.7 E
OZDIW	50 34 26.4 N	018 26 18.0 E
PACIW	49 52 41.5 N	019 41 53.9 E
POBOK	50 34 59.0 N	020 13 08.0 E
QAQUW	50 08 32.4 N	020 15 21.3 E
REGTO	49 24 13.0 N	020 39 53.0 E
TIGJA	50 53 14.1 N	019 54 37.6 E
TUSIN	49 50 51.0 N	018 34 22.2 E
UMTAH	49 34 34.4 N	020 34 13.4 E
USJOK	50 28 17.3 N	019 54 12.3 E
WUDWE	50 07 52.4 N	018 29 07.4 E
YOKHI	50 28 16.4 N	018 34 09.5 E

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
Kraków DELIVERY 121.980
Kraków GROUND 118.105
Kraków TOWER 123.255

**Kraków - Balice
RWY 25**



1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided.
2. All aircraft unable to achieve SID profile restrictions shall advise ATC before start up.
3. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
4. Initial SID climb to 6000, unless otherwise cleared by ATC.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue on assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to FPL flight level.
3. If being vectored, continue on assigned heading. After 3 minutes proceed direct to last SID WPT climbing to FPL flight level.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

* NOT FOR LUMVE 1J, OMFOL 1J, ADADO 1J, TUSIN 5J.

Correction: New procedures. FREQ changed. Editorial changes.

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

**Kraków - Balice
RWY 25**

OMFOL 1J

PDG 7% REQUIRED UP TO FESCU

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800ft	-	RNAV 1
002	TF	AXROF	252 (257.5)	8.82	-	-	RNAV 1
003	TF	FESCU	287 (293.0)	23.69	+FL160	-	RNAV 1
004	TF	TAHEF	287 (292.9)	7.74	-	-	RNAV 1
005	TF	ZOSWA	286 (292.1)	9.61	+FL200	-	RNAV 1
006	TF	OMFOL	286 (291.8)	25.53	-	-	RNAV 1

LUMVE 1J

PDG 7% REQUIRED UP TO FESCU

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800ft	-	RNAV 1
002	TF	AXROF	252 (257.5)	8.82	-	-	RNAV 1
003	TF	FESCU	287 (293.0)	23.69	+FL160	-	RNAV 1
004	TF	TAHEF	287 (292.9)	7.74	-	-	RNAV 1
005	TF	OZDIW	331 (336.9)	22.38	+FL220	-	RNAV 1
006	TF	LUMVE	315 (320.8)	12.48	-	-	RNAV 1

NAVUR 5J

PDG 7% REQUIRED UP TO KK609

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800ft	-230	RNAV 1
002	TF	KK606	342 (347.7)	5.02	-	-	RNAV 1
003	TF	KK609	035 (041.1)	3.84	-	-	RNAV 1
004	TF	UXBAF	035 (041.2)	9.75	-FL080	-	RNAV 1
005	TF	KK633	035 (041.2)	3.49	-	-	RNAV 1
006	TF	USJOK	355 (000.5)	7.11	-FL110	-	RNAV 1
007	TF	LINJE	355 (000.5)	10.17	-FL120	-	RNAV 1
008	TF	HIDBE	355 (000.8)	6.50	-	-	RNAV 1
009	TF	TIGJA	355 (000.6)	8.31	+FL170	-	RNAV 1
010	TF	NAVUR	354 (000.2)	7.56	-	-	RNAV 1

POBOK 5J

PDG 7% REQUIRED UP TO KK609

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800ft	-230	RNAV 1
002	TF	KK606	342 (347.7)	5.02	-	-	RNAV 1
003	TF	KK609	035 (041.1)	3.84	-	-	RNAV 1
004	TF	UXBAF	035 (041.2)	9.75	-FL080	-	RNAV 1
005	TF	KK633	035 (041.2)	3.49	-	-	RNAV 1
006	TF	KEVJO	035 (041.3)	8.27	FL110	-	RNAV 1
007	TF	POBOK	036 (041.5)	10.13	-	-	RNAV 1

LUXAR 5J

PDG 7% REQUIRED UP TO UMJUZ

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800 ft	-230	RNAV 1
002	TF	PACIW	162 (167.7)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	JUBFO	072 (077.9)	6.13	+FL090	-	RNAV 1
004	TF	UMJUZ	072 (078.0)	6.65	-	-	RNAV 1
005	TF	NUZEH	074 (079.6)	13.24	-	-	RNAV 1
006	TF	LUXAR	088 (093.9)	31.80	-	-	RNAV 1

REGTO 6J

PDG 7% REQUIRED UP TO JEJOH

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800 ft	-230	RNAV 1
002	TF	PACIW	162 (167.7)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	JEJOH	121 (127.0)	17.34	+FL120	-	RNAV 1
004	TF	REGTO	122 (127.5)	29.91	-	-	RNAV 1

BABKO 5J

PDG 7% REQUIRED UP TO BABKO

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800 ft	-230	RNAV 1
002	TF	PACIW	162 (167.7)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	BABKO	203 (209.0)	18.32	-	-	RNAV 1

TUSIN 5J

PDG 7% REQUIRED UP TO NIWZE

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800 ft	-	RNAV 1
002	TF	AXROF	252 (257.5)	8.82	-	-	RNAV 1
003	TF	NIWZE	273 (278.5)	24.82	+/-FL150	-	RNAV 1
004	TF	LEHUW	203 (208.8)	6.18	-	-	RNAV 1
005	TF	JOSWO	204 (209.5)	5.16	-FL160	-	RNAV 1
006	TF	TUSIN	203 (209.0)	5.19	-	-	RNAV 1

ADADO 1J

PDG 7% REQUIRED UP TO NIWZE

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	NIFCU	252 (257.8)	5.16	+2800 ft	-	RNAV 1
002	TF	AXROF	252 (257.5)	8.82	-	-	RNAV 1
003	TF	NIWZE	273 (278.5)	24.82	+/-FL150	-	RNAV 1
004	TF	WUDWE	277 (282.7)	11.69	+FL160	-	RNAV 1
005	TF	ADADO	273 (279.1)	28.83	-	-	RNAV 1

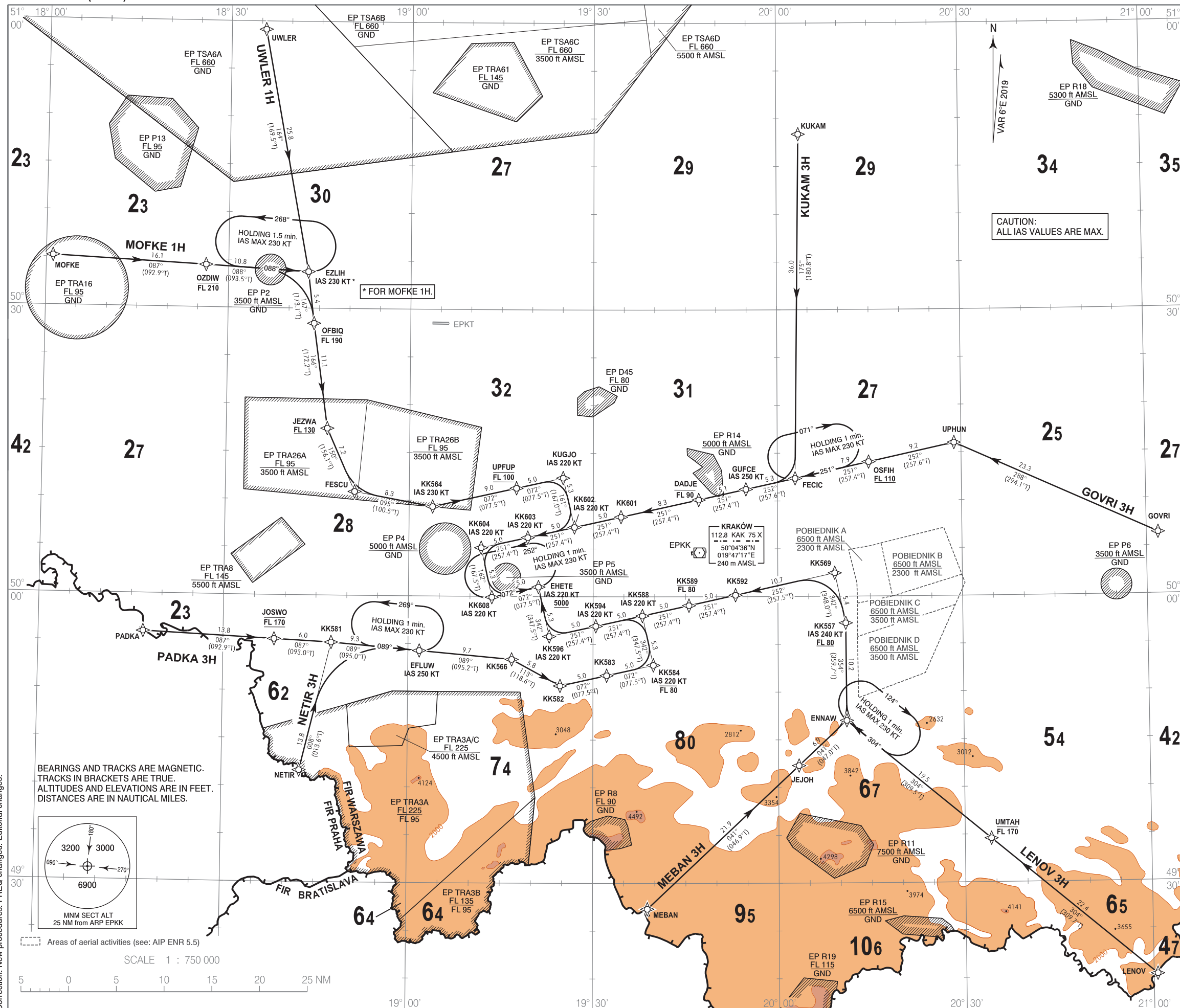
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
DER 25	50 04 31.4 N	019 46 05.1 E
ADADO	50 12 34.1 N	017 44 52.6 E
AXROF	50 01 31.9 N	019 24 54.0 E
BABKO	49 36 42.0 N	019 28 10.0 E
FESCU	50 10 51.5 N	018 51 04.8 E
JUBFO	49 53 58.7 N	019 51 09.5 E
HIDBE	50 44 56.1 N	019 54 29.1 E
JEJOH	49 42 17.9 N	020 03 18.5 E
JOSWO	49 55 22.9 N	018 38 16.0 E
KEVJO	50 27 23.8 N	020 02 38.3 E
KK606	50 08 19.8 N	019 36 36.0 E
KK609	50 11 14.0 N	019 40 32.0 E
KK633	50 21 11.3 N	019 54 06.4 E
LEHUW	49 59 52.1 N	018 42 12.0 E
LINJE	50 38 26.6 N	019 54 20.9 E
LUMVE	50 44 07.0 N	018 13 56.0 E
LUXAR	49 55 48.0 N	021 10 31.0 E
NAVUR	51 00 47.0 N	019 54 40.0 E
NIFCU	50 03 25.7 N	019 38 16.0 E
NIWZE	50 05 16.8 N	018 46 49.7 E
NUZEH	49 57 46.6 N	020 21 23.1 E
OMFOL	50 27 04.0 N	017 49 10.0 E
OZDIW	50 34 26.4 N	018 26 18.0 E
PACIW	49 52 41.5 N	019 41 53.9 E
POBOK	50 34 59.0 N	020 13 08.0 E
REGTO	49 24 13.0 N	020 39 53.0 E
TAHEF	50 13 52.2 N	018 39 59.1 E
TIGJA	50 53 14.1 N	019 54 37.6 E
TUSIN	49 50 51.0 N	018 34 22.2 E
UMJUZ	49 55 21.8 N	020 01 13.7 E
USJOK	50 28 17.3 N	019 54 12.3 E
UXBAF	50 18 34.0 N	019 50 31.2 E
WUDWE	50 07 52.4 N	018 29 07.4 E
ZOSWA	50 17 30.0 N	018 26 07.6 E

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

**Kraków - Balice
RWY 07**

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
Kraków GROUND 118.105
Kraków TOWER 123.255

TRANSITION ALTITUDE 6500



1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise Kraków APP upon first contact. Radar vectoring will be provided.
2. Type of expected approach will be broadcasted by ATIS. Crews willing to perform other approach type shall advise Kraków APP upon first contact.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
4. During peak hours expect radar vectoring at downwind position to expedite traffic handling and for separation reasons.
5. For descent planning expect base turn abeam 10-15 NM final.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue with assigned STAR or on previously assigned heading. Descend to last cleared and acknowledged level.
3. After 3 minutes proceed direct to KAK DVOR/DME and hold. Descend in holding pattern. Execute VOR approach to preferred runway and land.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

Correction: New procedures. FREQ changed. Editorial changes.

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

**Kraków - Balice
RWY 07**

MOFKE 1H

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MOFKE	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	OZDIW	087 (092.9)	16.08	-FL210	-	RNAV 1
003	TF	EZLIH	088 (093.5)	10.76	-	-230	RNAV 1
004	TF	OFBIQ	167 (173.1)	5.44	-FL190	-	RNAV 1
005	TF	JEZWA	166 (172.2)	11.08	+FL130	-	RNAV 1
006	TF	FESCU	150 (156.1)	7.22	-	-	RNAV 1
007	TF	KK564	095 (100.5)	8.33	-	-230	RNAV 1
008	TF	UPFUP	072 (077.5)	9.00	+/-FL100	-	RNAV 1
009	TF	KUGJO	072 (077.5)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK602	161 (167.0)	5.30	-	-220	RNAV 1
011	TF	KK603	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	KK604	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
013	TF	KK608	162 (167.5)	5.30	-	-220	RNAV 1
014	TF	EHETE	072 (077.5)	5.00	+5000	-220	RNAV 1

UWLER 1H

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	UWLER	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	EZLIH	164 (169.5)	25.77	-	-	RNAV 1
003	TF	OFBIQ	167 (173.1)	5.44	-FL190	-	RNAV 1
004	TF	JEZWA	166 (172.2)	11.08	+FL130	-	RNAV 1
005	TF	FESCU	150 (156.1)	7.22	-	-	RNAV 1
006	TF	KK564	095 (100.5)	8.33	-	-230	RNAV 1
007	TF	UPFUP	072 (077.5)	9.00	+/-FL100	-	RNAV 1
008	TF	KUGJO	072 (077.5)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KK602	161 (167.0)	5.30	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK603	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	KK604	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	KK608	162 (167.5)	5.30	-	-220	RNAV 1
013	TF	EHETE	072 (077.5)	5.00	+5000	-220	RNAV 1

KUKAM 3H

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	KUKAM	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	FECIC	175 (180.8)	36.04	-	-	RNAV 1
003	TF	GUFCE	252 (257.6)	5.28	-	-250	RNAV 1
004	TF	DADJE	251 (257.4)	5.06	-FL090	-	RNAV 1
005	TF	KK601	251 (257.4)	8.34	-	-	RNAV 1
006	TF	KK602	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	KK603	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1

008	TF	KK604	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KK608	162 (167.5)	5.30	-	-220	RNAV 1
010	TF	EHETE	072 (077.5)	5.00	+5000	-220	RNAV 1

GOVRI 3H

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	GOVRI	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	UPHUN	288 (294.1)	23.31	-	-	RNAV 1
003	TF	OSFIH	252 (257.6)	9.17	+FL110	-	RNAV 1
004	TF	FECIC	251 (257.4)	7.89	-	-	RNAV 1
005	TF	GUFCE	252 (257.6)	5.28	-	-250	RNAV 1
006	TF	DADJE	251 (257.4)	5.06	-FL090	-	RNAV 1
007	TF	KK601	251 (257.4)	8.34	-	-	RNAV 1
008	TF	KK602	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KK603	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK604	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	KK608	162 (167.5)	5.30	-	-220	RNAV 1
012	TF	EHETE	072 (077.5)	5.00	+5000	-220	RNAV 1

LENOV 3H

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LENOV	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	UMTAH	304 (309.7)	22.44	-FL170	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	304 (309.5)	19.52	-	-	RNAV 1
004	TF	KK557	354 (359.7)	10.22	+FL080	-240	RNAV 1
005	TF	KK569	342 (348.0)	5.36	-	-	RNAV 1
006	TF	KK592	252 (257.5)	10.66	-	-	RNAV 1
007	TF	KK589	251 (257.4)	5.00	-FL080	-	RNAV 1
008	TF	KK588	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KK594	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK596	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	EHETE	342 (347.5)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

MEBAN 3H

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MEBAN	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	JEJOH	041 (046.9)	21.90	-	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	041 (047.0)	6.89	-	-	RNAV 1
004	TF	KK557	354 (359.7)	10.22	+FL080	-240	RNAV 1
005	TF	KK569	342 (348.0)	5.36	-	-	RNAV 1
006	TF	KK592	252 (257.5)	10.66	-	-	RNAV 1
007	TF	KK589	251 (257.4)	5.00	-FL080	-	RNAV 1
008	TF	KK588	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KK594	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK596	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	EHETE	342 (347.5)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

NETIR 3H

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	NETIR	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	KK581	008 (013.6)	13.79	-	-	RNAV 1
003	TF	EFLUW	089 (095.0)	9.28	-	-250	RNAV 1
004	TF	KK566	089 (095.2)	9.73	-	-	RNAV 1
005	TF	KK582	113 (118.6)	5.78	-	-	RNAV 1
006	TF	KK583	072 (077.5)	5.00	-	-	RNAV 1
007	TF	KK584	072 (077.5)	5.01	-FL080	-220	RNAV 1
008	TF	KK588	342 (347.5)	5.30	-	-220	RNAV 1
009	TF	KK594	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK596	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	EHETE	342 (347.5)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

PADKA 3H

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	PADKA	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	JOSWO	087 (092.9)	13.76	+/-FL170	-	RNAV 1
003	TF	KK581	087 (093.0)	5.99	-	-	RNAV 1
004	TF	EFLUW	089 (095.0)	9.28	-	-250	RNAV 1
005	TF	KK566	089 (095.2)	9.73	-	-	RNAV 1
006	TF	KK582	113 (118.6)	5.78	-	-	RNAV 1
007	TF	KK583	072 (077.5)	5.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KK584	072 (077.5)	5.01	-FL080	-220	RNAV 1
009	TF	KK588	342 (347.5)	5.30	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK594	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	KK596	251 (257.4)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	EHETE	342 (347.5)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

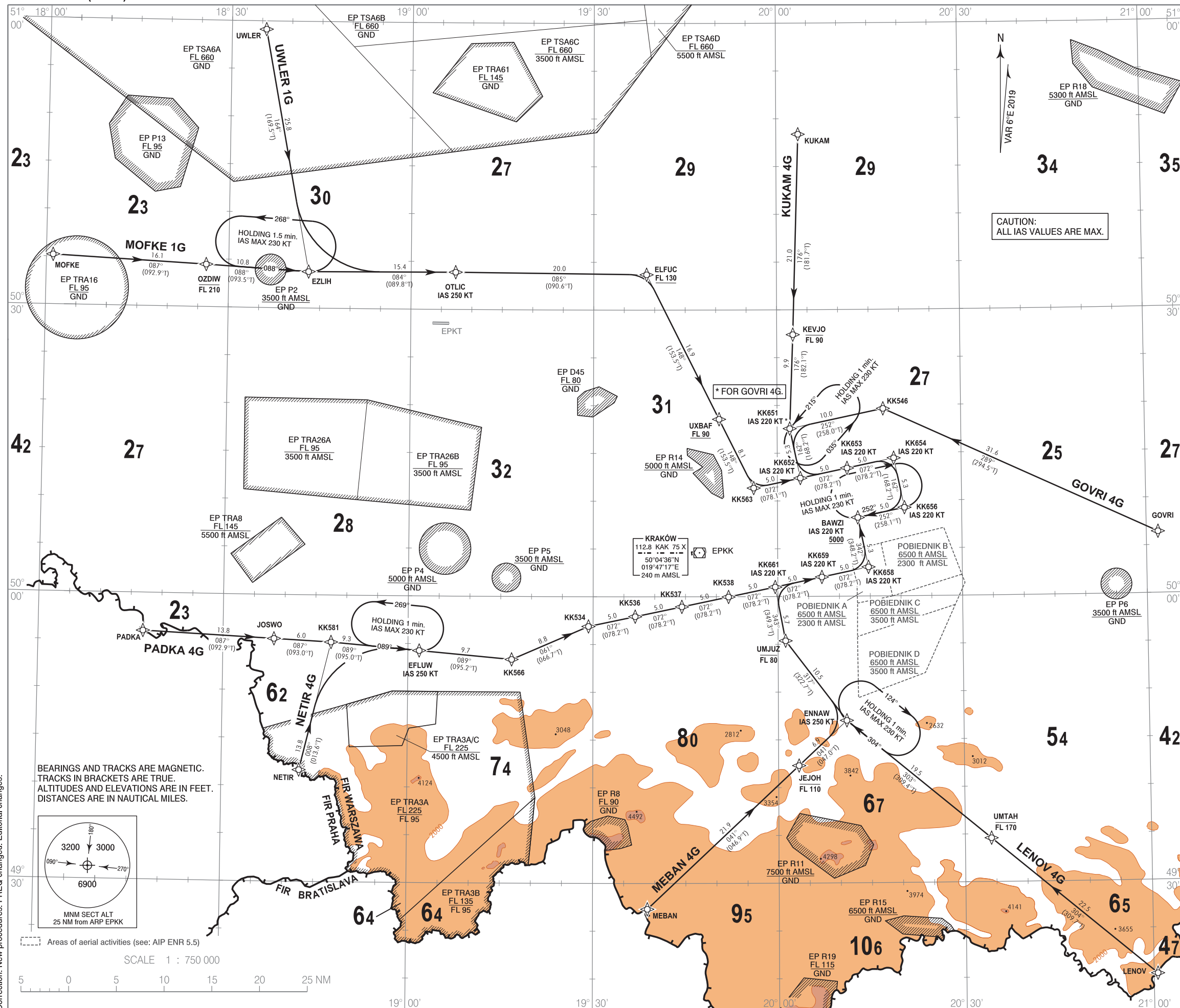
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
DADJE	50 10 07.6 N	019 47 10.6 E
EFLUW	49 54 16.7 N	019 01 49.6 E
EHETE	50 00 59.6 N	019 21 06.8 E
ENNAW	49 46 59.9 N	020 11 04.1 E
EZLIH	50 33 48.5 N	018 43 08.4 E
FECIC	50 12 21.4 N	020 02 53.6 E
FESCU	50 10 51.5 N	018 51 04.8 E
GOVRI	50 06 25.3 N	021 01 54.0 E
GUFCE	50 11 13.5 N	019 54 52.1 E
JEJOH	49 42 17.9 N	020 03 18.5 E
JEZWA	50 17 27.1 N	018 46 30.7 E
JOSWO	49 55 22.9 N	018 38 16.0 E
KK557	49 57 12.6 N	020 10 59.4 E
KK564	50 09 21.5 N	019 03 49.3 E
KK566	49 53 24.6 N	019 16 48.7 E
KK569	50 02 26.9 N	020 09 15.7 E
KK592	50 00 09.1 N	019 53 07.7 E
KK589	49 59 04.2 N	019 45 33.8 E
KK601	50 08 19.7 N	019 34 31.2 E
KK581	49 55 04.6 N	018 47 31.5 E
KK582	49 50 39.2 N	019 24 39.4 E
KK583	49 51 44.2 N	019 32 12.7 E
KK584	49 52 49.3 N	019 39 46.4 E
KK588	49 57 59.3 N	019 38 00.1 E
KK602	50 07 14.7 N	019 26 56.1 E
KK604	50 05 04.9 N	019 11 46.3 E
KK608	49 59 54.7 N	019 13 32.8 E
KK594	49 56 54.3 N	019 30 26.6 E
KK596	49 55 49.4 N	019 22 53.3 E
KK603	50 06 09.8 N	019 19 21.1 E
KUGJO	50 12 24.3 N	019 25 04.7 E
KUKAM	50 48 22.0 N	020 03 38.0 E
LENOV	49 20 11.0 N	021 00 37.0 E
MEBAN	49 27 18.0 N	019 38 48.0 E
MOFKE	50 35 12.0 N	018 01 06.0 E
NETIR	49 41 40.8 N	018 42 32.4 E
OFBIQ	50 28 24.8 N	018 44 09.0 E
OSFIH	50 14 03.8 N	020 14 53.7 E
OZDIW	50 34 26.4 N	018 26 18.0 E
PADKA	49 56 02.0 N	018 16 59.8 E
UMTAH	49 34 34.4 N	020 34 13.4 E
UPFUP	50 11 19.3 N	019 17 28.9 E
UPHUN	50 16 01.0 N	020 28 50.8 E
UWLER	50 59 07.0 N	018 35 41.0 E

RNAV 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

Kraków - Balice
RWY 25

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
Kraków GROUND 118.105
Kraków TOWER 123.255

TRANSITION ALTITUDE 6500



1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise Kraków APP upon first contact. Radar vectoring will be provided.
2. Type of expected approach will be broadcasted by ATIS. Crews willing to perform other approach type shall advise Kraków APP upon first contact.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
4. During peak hours expect radar vectoring at downwind position to expedite traffic handling and for separation reasons.
5. For descent planning expect base turn abeam 10-15 NM final.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue with assigned STAR or on previously assigned heading. Descend to last cleared and acknowledged level.
3. After 3 minutes proceed direct to KAK DVOR/DME and hold. Descend in holding pattern. Execute VOR approach to preferred runway and land.

Correction: New procedures. FREQ changed. Editorial changes.

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

**Kraków - Balice
RWY 25**

MOFKE 1G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MOFKE	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	OZDIW	087 (092.9)	16.08	-FL210	-	RNAV 1
003	TF	EZLIH	088 (093.5)	10.76	-	-	RNAV 1
004	TF	OTLIC	084 (089.8)	15.41	-	-250	RNAV 1
005	TF	ELFUC	085 (090.6)	20.00	+FL130	-	RNAV 1
006	TF	UXBAF	148 (153.5)	16.93	+FL090	-	RNAV 1
007	TF	KK563	148 (153.5)	8.07	-	-	RNAV 1
008	TF	KK652	072 (078.1)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KK653	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK654	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	KK656	162 (168.2)	5.30	-	-220	RNAV 1
012	TF	BAWZI	252 (258.1)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

UWLER 1G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	UWLER	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	EZLIH	164 (169.5)	25.77	-	-	RNAV 1
003	TF	OTLIC	084 (089.8)	15.41	-	-250	RNAV 1
004	TF	ELFUC	085 (090.6)	20.00	+FL130	-	RNAV 1
005	TF	UXBAF	148 (153.5)	16.93	+FL090	-	RNAV 1
006	TF	KK563	148 (153.5)	8.07	-	-	RNAV 1
007	TF	KK652	072 (078.1)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	KK653	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KK654	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK656	162 (168.2)	5.30	-	-220	RNAV 1
011	TF	BAWZI	252 (258.1)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

KUKAM 4G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	KUKAM	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	KEVJO	176 (181.7)	21.00	-FL090	-	RNAV 1
003	TF	KK651	176 (182.1)	9.85	-	-	RNAV 1
004	TF	KK652	162 (168.2)	5.30	-	-220	RNAV 1
005	TF	KK653	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
006	TF	KK654	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	KK656	162 (168.2)	5.30	-	-220	RNAV 1
008	TF	BAWZI	252 (258.1)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

GOVRI 4G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	GOVRI	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	KK546	289 (294.5)	31.55	-	-	RNAV 1
003	TF	KK651	252 (258.0)	9.98	-	-220	RNAV 1
004	TF	KK652	162 (168.2)	5.30	-	-220	RNAV 1
005	TF	KK653	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
006	TF	KK654	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	KK656	162 (168.2)	5.30	-	-220	RNAV 1
008	TF	BAWZI	252 (258.1)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

LENOV 4G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LENOV	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	UMTAH	304 (309.7)	22.45	-FL170	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	303 (309.4)	19.52	-	-250	RNAV 1
004	TF	UMJUZ	317 (322.7)	10.52	-FL080	-	RNAV 1
005	TF	KK661	343 (349.3)	5.74	-	-220	RNAV 1
006	TF	KK659	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	KK658	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	BAWZI	342 (348.2)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

MEBAN 4G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MEBAN	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	JEJOH	041 (046.9)	21.90	-FL110	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	041 (047.0)	6.89	-	-250	RNAV 1
004	TF	UMJUZ	317 (322.7)	10.52	-FL080	-	RNAV 1
005	TF	KK661	343 (349.3)	5.74	-	-220	RNAV 1
006	TF	KK659	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	KK658	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	BAWZI	342 (348.2)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

NETIR 4G


SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	NETIR	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	KK581	008 (013.6)	13.79	-	-	RNAV 1
003	TF	EFLUW	089 (095.0)	9.28	-	-250	RNAV 1
004	TF	KK566	089 (095.2)	9.73	-	-	RNAV 1
005	TF	KK534	061 (066.7)	8.76	-	-	RNAV 1
006	TF	KK536	072 (078.2)	5.00	-	-	RNAV 1
007	TF	KK537	072 (078.2)	5.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KK538	072 (078.2)	5.00	-	-	RNAV 1
009	TF	KK661	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KK659	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1

011	TF	KK658	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	BAWZI	342 (348.2)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

PADKA 4G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	PADKA	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	JOSWO	087 (092.9)	13.76	-	-	RNAV 1
003	TF	KK581	087 (093.0)	6.00	-	-	RNAV 1
004	TF	EFLUW	089 (095.0)	9.28	-	-250	RNAV 1
005	TF	KK566	089 (095.2)	9.73	-	-	RNAV 1
006	TF	KK534	061 (066.7)	8.76	-	-	RNAV 1
007	TF	KK536	072 (078.2)	5.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KK537	072 (078.2)	5.00	-	-	RNAV 1
009	TF	KK538	072 (078.2)	5.00	-	-	RNAV 1
010	TF	KK661	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	KK659	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	KK658	072 (078.2)	5.00	-	-220	RNAV 1
013	TF	BAWZI	342 (348.2)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
	Latitude	Longitude
BAWZI	50 08 13.7 N	020 13 04.5 E
EFLUW	49 54 16.7 N	019 01 49.6 E
ELFUC	50 33 41.9 N	019 38 40.7 E
ENNAW	49 46 59.9 N	020 11 04.1 E
EZLIH	50 33 48.5 N	018 43 08.4 E
GOVRI	50 06 25.3 N	021 01 54.0 E
JEJOH	49 42 17.9 N	020 03 18.5 E
JOSWO	49 55 22.9 N	018 38 16.0 E
KEVJO	50 27 23.8 N	020 02 38.3 E
KK534	49 56 53.4 N	019 29 15.3 E
KK536	49 57 55.0 N	019 36 49.9 E
KK537	49 58 56.5 N	019 44 24.7 E
KK538	49 59 58.1 N	019 51 59.7 E
KK546	50 19 37.1 N	020 17 18.1 E
KK651	50 17 34.0 N	020 02 03.8 E
KK653	50 11 21.5 N	019 56 08.3 E
KK656	49 53 24.6 N	019 16 48.7 E
KK652	50 12 23.1 N	020 03 45.2 E
KK653	50 13 24.6 N	020 11 22.3 E
KK654	50 14 26.2 N	020 18 59.6 E
KK656	50 09 15.3 N	020 20 40.9 E
KK661	50 00 59.6 N	019 59 34.8 E
KK659	50 02 01.2 N	020 07 10.1 E
KK658	50 03 02.7 N	020 14 45.6 E
KK581	49 55 04.6 N	018 47 31.5 E
KUKAM	50 48 22.0 N	020 03 38.0 E
LENOV	49 20 11.0 N	021 00 37.0 E



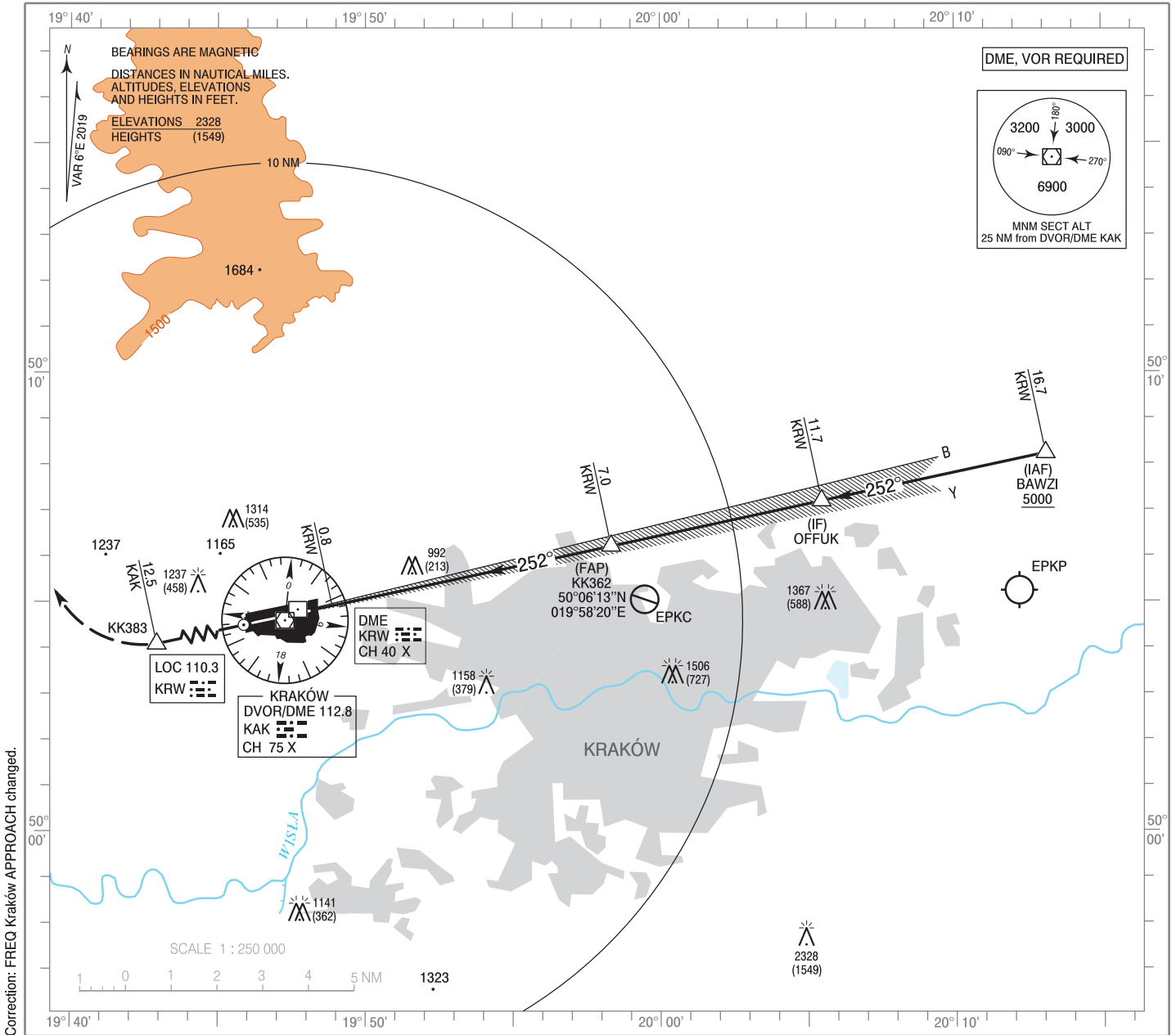
MEBAN	49 27 18.0 N	019 38 48.0 E
MOFKE	50 35 12.0 N	018 01 06.0 E
NETIR	49 41 40.8 N	018 42 32.4 E
OTLIC	50 33 53.8 N	019 07 18.8 E
OZDIW	50 34 26.4 N	018 26 18.0 E
PADKA	49 56 02.0 N	018 16 59.8 E
UMJUZ	49 55 21.8 N	020 01 13.7 E
UMTAH	49 34 34.4 N	020 34 13.4 E
UWLER	50 59 07.0 N	018 35 41.0 E
UXBAF	50 18 34.0 N	019 50 31.2 E

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 791 ft
THR RWY 25 ELEV 779 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
Kraków TOWER 123.255
ATIS 112.800, 126.130

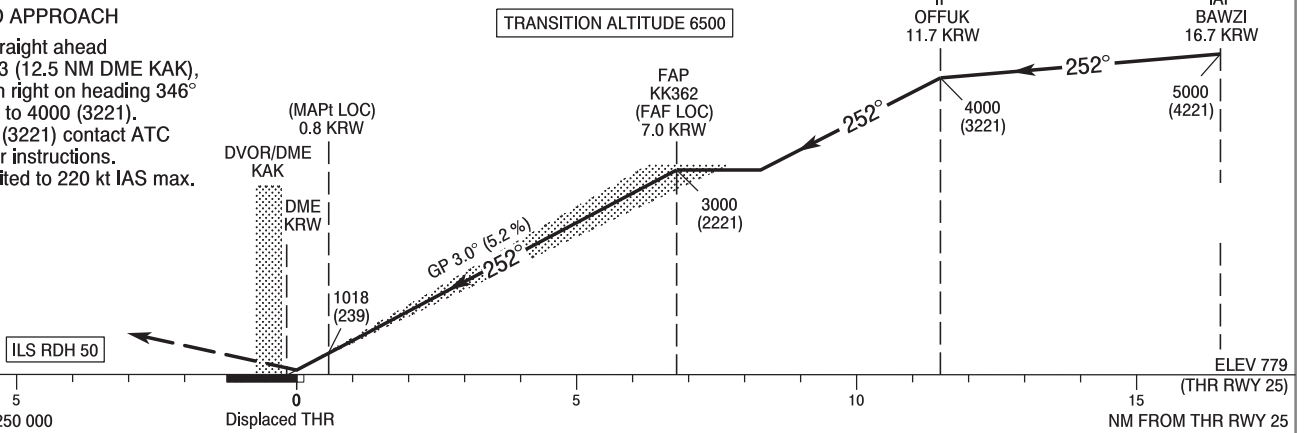
**Kraków - Balice
ILS or LOC
RWY 25 (CAT A/B/C/D)**



Correction: FREQ Kraków APPROACH changed.

MISSED APPROACH

Climb straight ahead to KK383 (12.5 NM DME KAK), then turn right on heading 346° climbing to 4000 (3221). At 4000 (3221) contact ATC for further instructions. Turn limited to 220 kt IAS max.



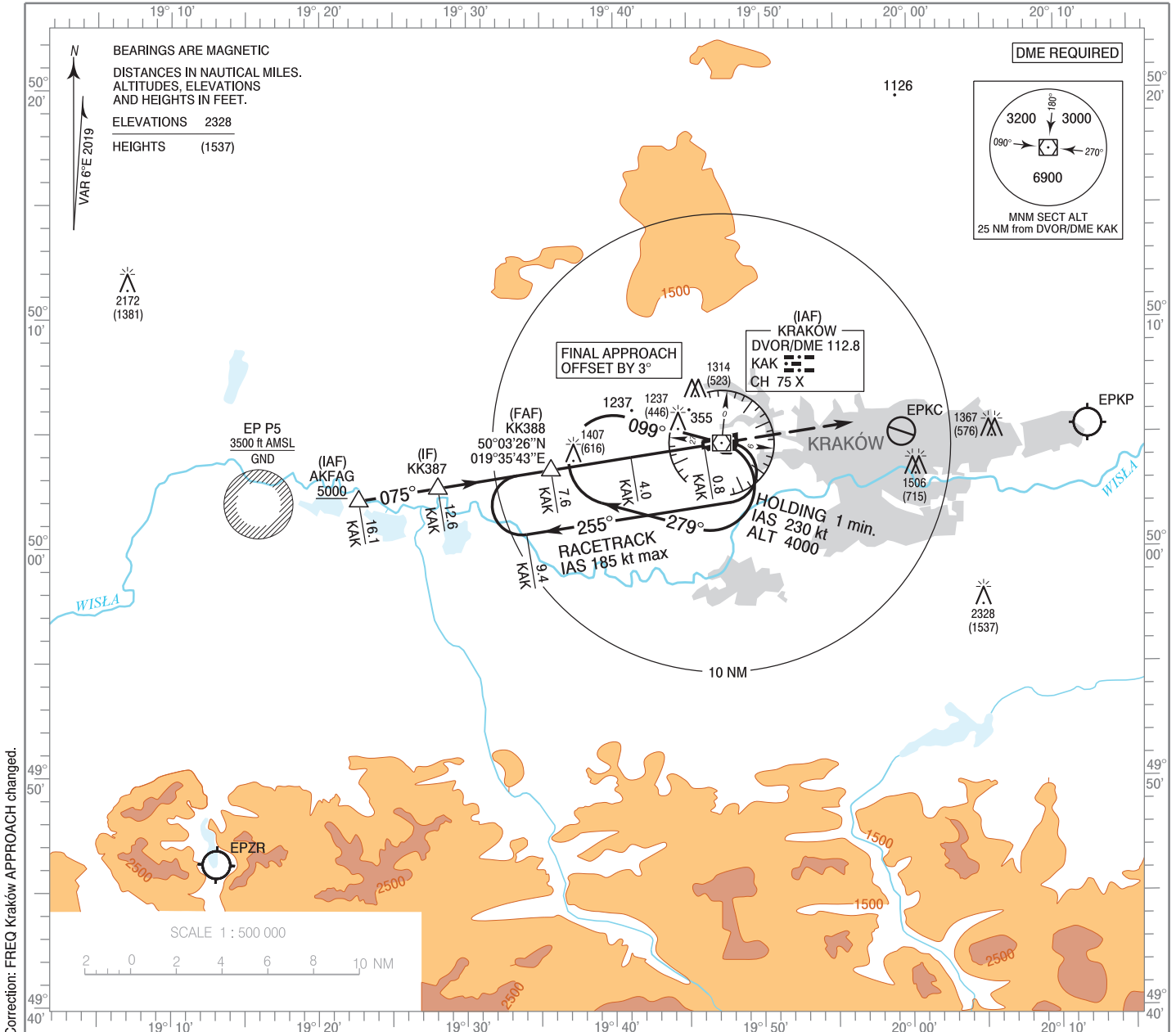
OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 6.2 NM								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight - in	Cat. I	981 (202)	993 (214)	1001 (222)	1012 (233)	Time	min : s	4 : 40	3 : 44	3 : 07	2 : 40
LOC	1260 (481)		1260 (481)	1260 (481)	1260 (481)	Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950
Circling (OCH AAL)*		1570 (779)	1620 (829)	1740 (949)	1960 (1169)	Final approach distance/altitude (height)							
						Distance	6	5	4	3	2		
						Altitude (height)	2680 (1901)	2360 (1581)	2040 (1261)	1730 (951)	1410 (631)		

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

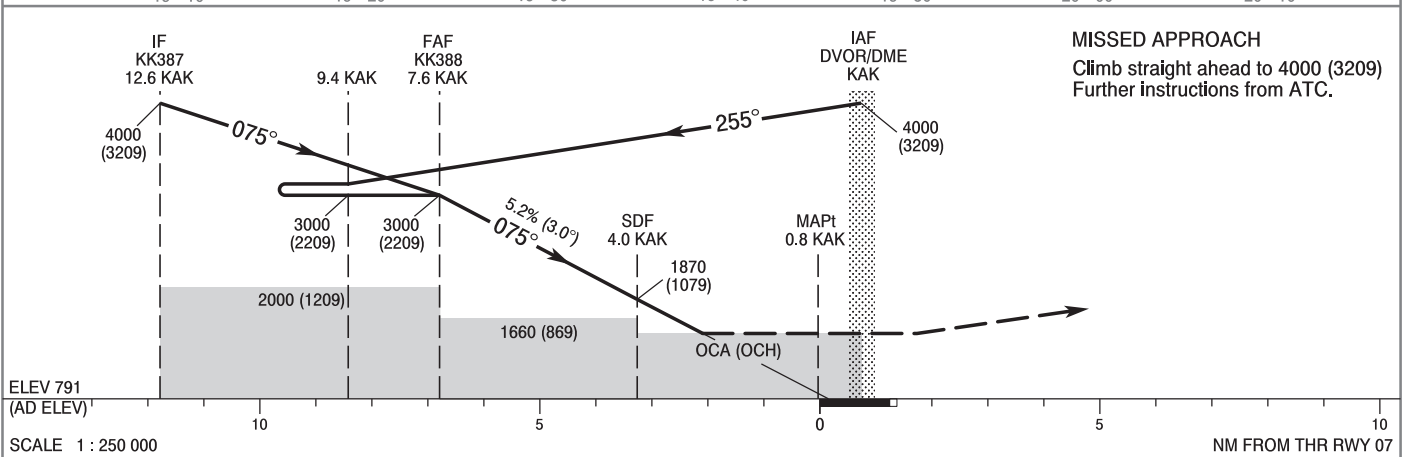
AERODROME ELEV 791 ft
THR RWY 07 ELEV 791 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
Kraków TOWER 123.255
ATIS 112.800, 126.130

**Kraków - Balice
VOR
RWY 07 (CAT A/B/C/D)**



Correction: FREQ Kraków APPROACH changed.



MISSED APPROACH
Climb straight ahead to 4000 (3209)
Further instructions from ATC.

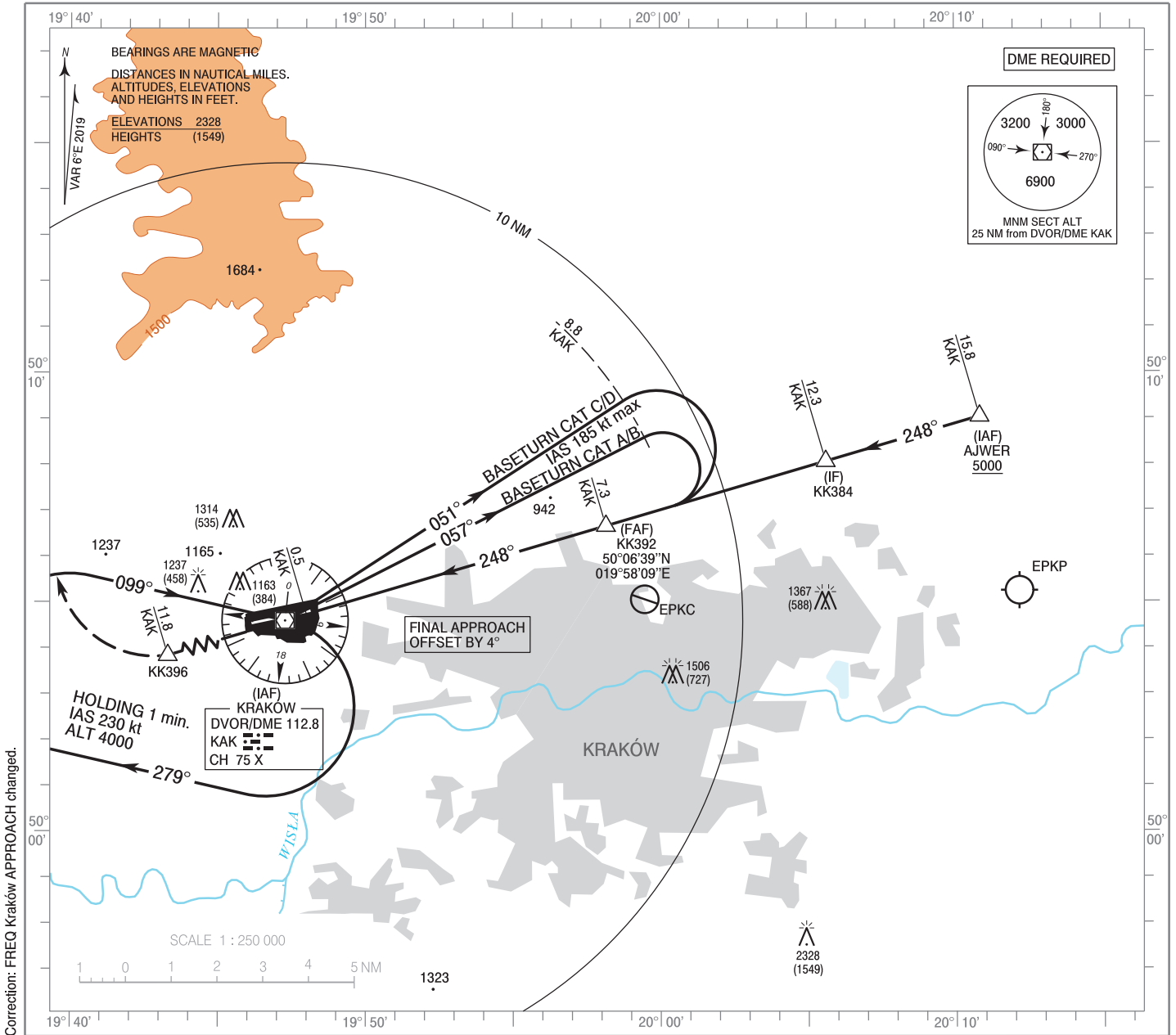
OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 6.8 NM							
Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in	1500 (709)	1500 (709)	1500 (709)	1500 (709)	Time	min : s	5 : 05	4 : 04	3 : 24	2 : 55	2 : 33	2 : 16
	When stepdown fix not received				Rate of descent	ft/min	420	530	630	740	840	950
Circling*	1660 (869)	1660 (869)	1740 (949)	1960 (1169)	Final approach distance/altitude (height)							
	Distance	6	5	4	3	2						
*ACFT Cat C and D circling north of aerodrome only.					Altitude (height)	2510 (1719)	2190 (1399)	1870 (1079)	1560 (769)	1240 (449)		

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 791 ft
THR RWY 25 ELEV 779 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25

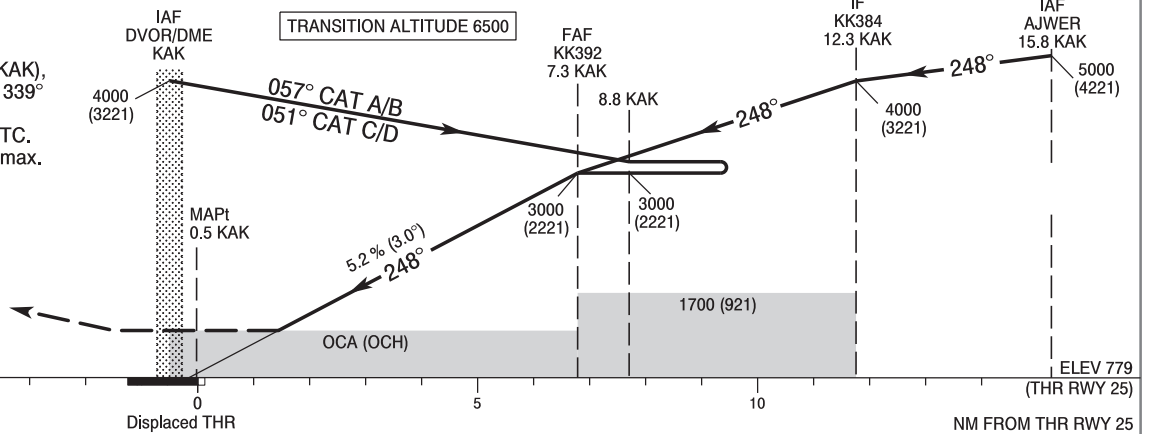
Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
Kraków TOWER 123.255
ATIS 112.800, 126.130

**Kraków - Balice
VOR
RWY 25 (CAT A/B/C/D)**



MISSED APPROACH

Climb straight ahead to KK396 (11.8 NM DME KAK), then turn right on heading 339° climbing to 4000 (3221). Further instructions from ATC. Turn limited to 220 kt IAS max.



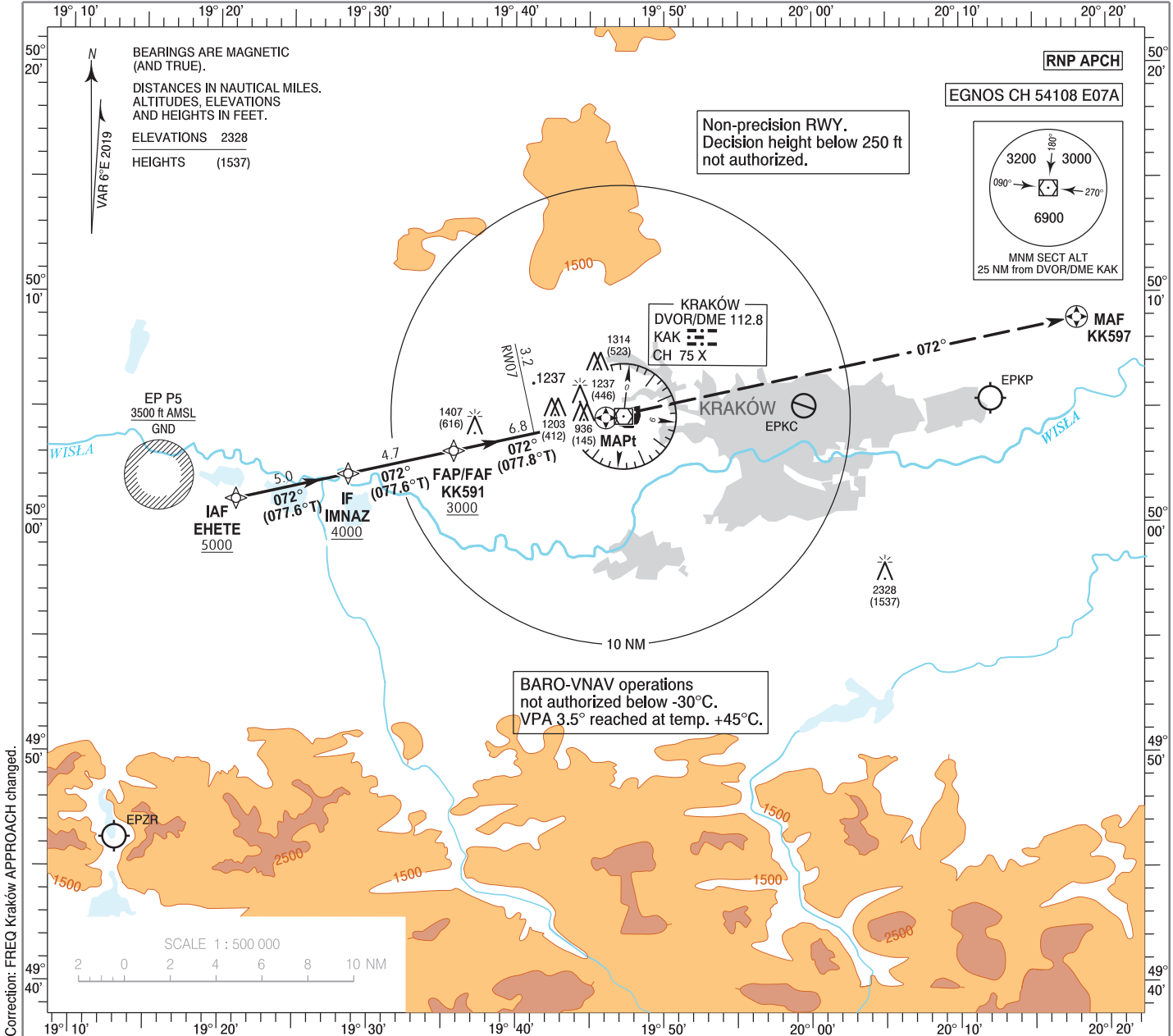
OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 6.8 NM							
Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in	1290 (511)	1290 (511)	1290 (511)	1290 (511)	Time	min : s	5 : 07	4 : 06	3 : 25	2 : 56	2 : 34	2 : 17
					Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950
	Final approach distance/altitude (height)											
Circling (OCH AAL)*	1570 (779)	1620 (829)	1740 (949)	1960 (1169)	Distance	6	5	4	3	2		
	*ACFT Cat C and D circling north of aerodrome only.					Altitude (height)	2590 (1811)	2270 (1491)	1950 (1171)	1640 (861)	1320 (541)	

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

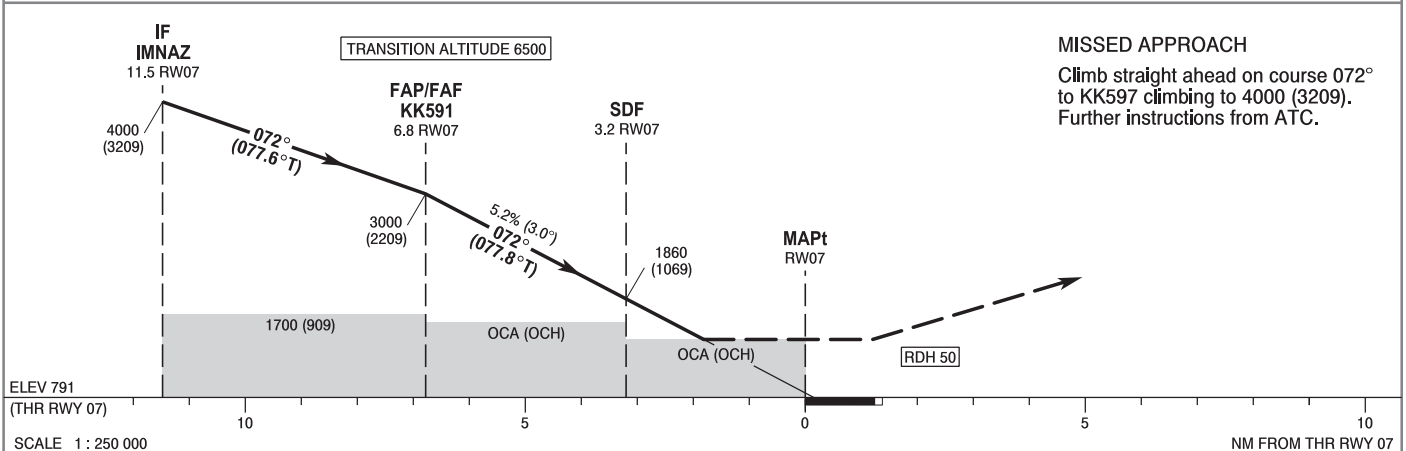
AERODROME ELEV 791 ft
THR RWY 07 ELEV 791 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 07

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
Kraków TOWER 123.255
ATIS 112.800, 126.130

**Kraków - Balice
RNP
RWY 07 (CAT A/B/C/D)**



Correction: FREQ Kraków APPROACH changed.



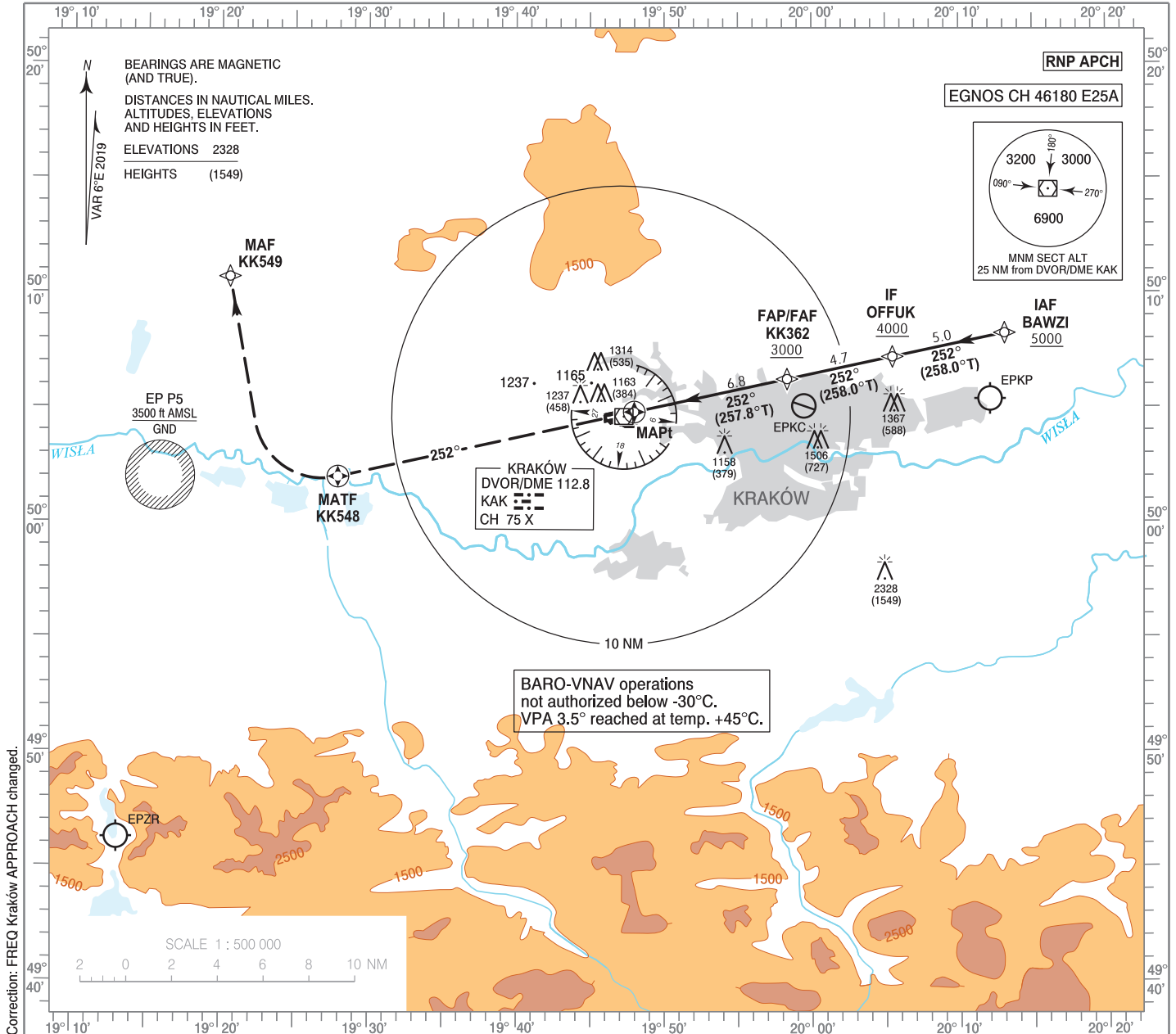
		OCA (OCH)				Distance FAF - MAPt 6.8 NM							
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight - in	LPV	991 (200)	1003 (212)	1011 (220)	1022 (231)	Time	min : s	5 : 06	4 : 05	3 : 24	2 : 55
LNAV / VNAV	1370 (579)		1380 (589)	1390 (599)	1400 (609)	Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950
LNAV	1420 (629)		1420 (629)	1420 (629)	1420 (629)		When stepdown fix not received				Final approach distance/altitude (height)		
ACFT Cat C and D circling north of aerodrome only		1610 (819)	1610 (819)	1610 (819)	1610 (819)	Distance		6	5	4	3		
		1610 (819)	1620 (829)	1740 (949)	1960 (1169)	Altitude (height)		2760 (1969)	2440 (1649)	2120 (1329)	1800 (1009)		

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 791 ft
THR RWY 25 ELEV 779 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 25

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
Kraków TOWER 123.255
ATIS 112.800, 126.130

**Kraków - Balice
RNP
RWY 25 (CAT A/B/C/D)**



Correction: FREQ Kraków APPROACH changed.

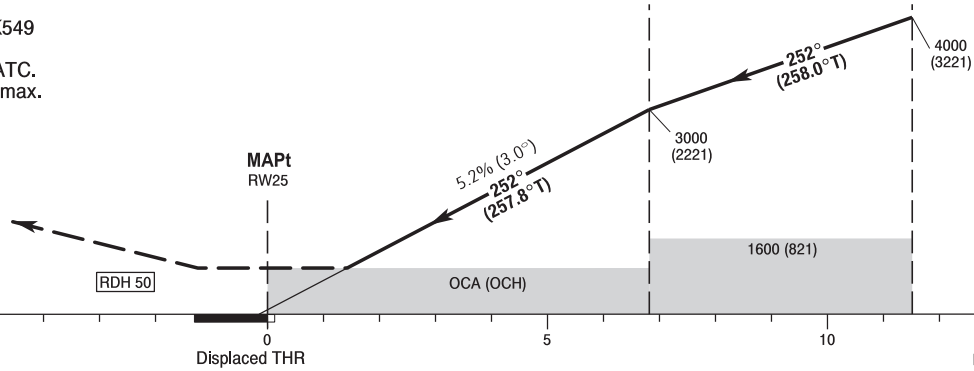
MISSED APPROACH

Climb straight ahead on course 252° to KK548, then turn right direct to KK549 climbing to 4000 (3221). Further instructions from ATC. Turn limited to 220 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500

FAP/FAF
KK362
6.8 RW25

IF
OFFUK
11.5 RW25



SCALE 1 : 250 000

Displaced THR

ELEV 779
(THR RWY 25)
NM FROM THR RWY 25

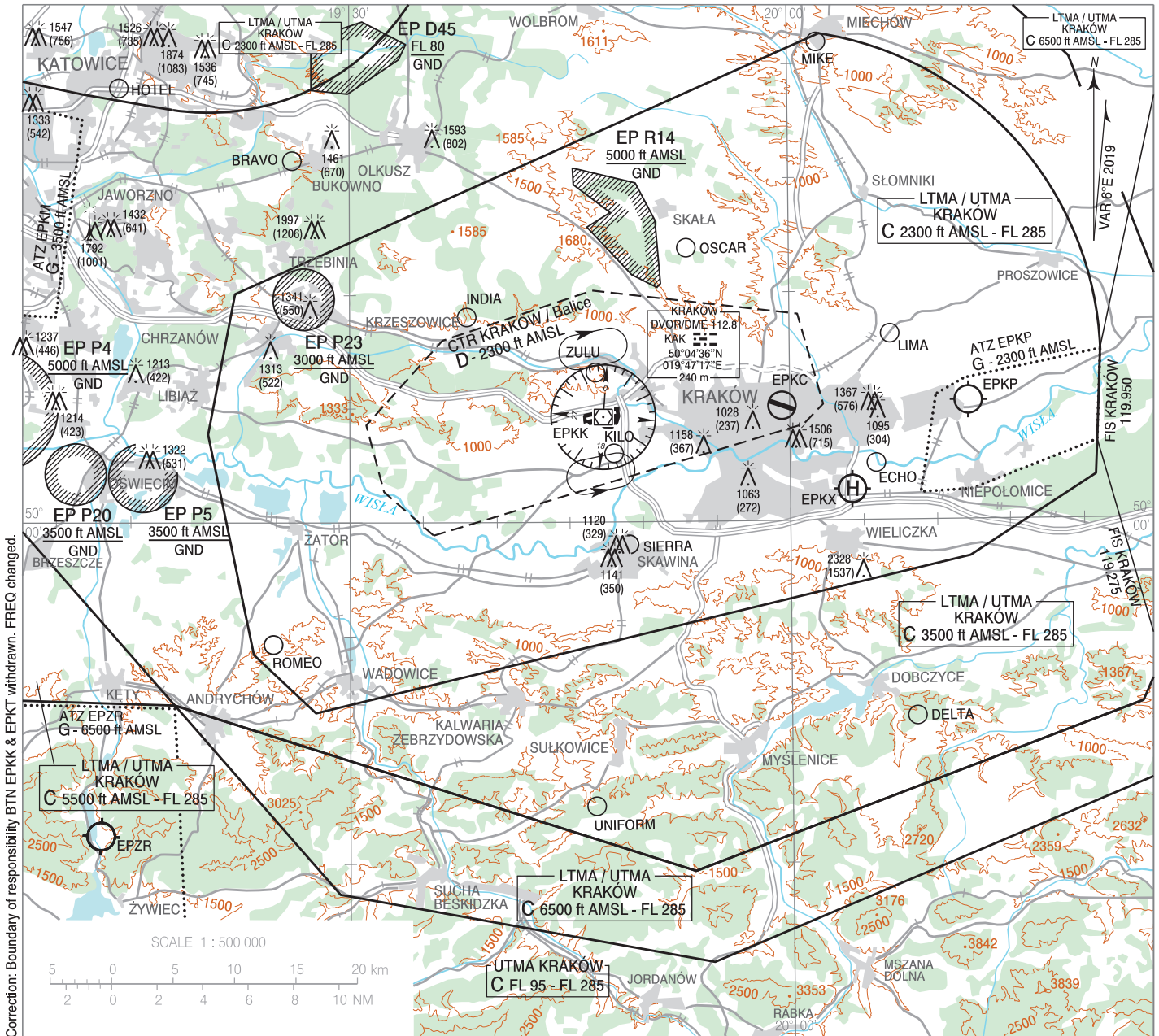
OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 6.8 NM								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight - in	LPV	980 (201)	992 (213)	1000 (221)	1011 (232)	Time	min : s	5 : 07	4 : 06	3 : 25	2 : 56
LNAV / VNAV	1110 (331)		1120 (341)	1130 (351)	1140 (361)	Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950
LNAV	1280 (501)		1280 (501)	1280 (501)	1280 (501)								
Circling (OCH AAL)*		1570 (779)	1620 (829)	1740 (949)	1960 (1169)	Distance		6	5	4	3	2	
* ACFT Cat. C and D circling north of aerodrome only.						Altitude (height)		2740 (1961)	2430 (1651)	2110 (1331)	1790 (1011)	1470 (691)	

**VISUAL
OPERATION
CHART**

**AERODROME ELEV 791 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV**

Kraków APPROACH 121.075, 126.530, 126.975
Kraków TOWER 123.255

Kraków - Balice



RADIO COMMUNICATION MANDATORY POINTS
(see AIP Poland AD 2 EPKK and EPKT)

POINT ID	POINT ID FPL	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
BRAVO	EPKTB	50°15'53"N	019°26'05"E	Bukowno town
DELTA	EPKKD	49°51'25"N	020°08'30"E	near Dobczyce town
ECHO	EPKKE	50°02'31"N	020°05'52"E	Water power plant on the Vistula River
HOTEL	EPKTH	50°19'05"N	019°14'14"E	Strzemieszyce town - junction of S1 and 94 roads
INDIA	EPKKI	50°09'00"N	019°38'00"E	Krzyszowice town - mine, north of the city
KILO	EPKKE	50°03'00"N	019°48'00"E	Kryspinów town - to the south of the water reservoir
LIMA	EPKLL	50°08'11"N	020°06'52"E	Luborzyca town
MIKE	EPKMM	50°21'00"N	020°02'00"E	Miechów town
OSCAR	EPKKO	50°12'00"N	019°53'00"E	Church in Smardzowice town
ROMEO	EPKRR	49°54'39"N	019°24'46"E	near Radocza
SIERRA	EPKKS	49°59'00"N	019°49'00"E	Skawina town
UNIFORM	EPKUU	49°47'31"N	019°46'41"E	near Sułkowice town
ZULU	EPKKZ	50°06'33"N	019°46'46"E	Zabierzów town - radar dome

EPKT AD 2.17 PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits	Granice pionowe Vertical limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign Language(s)
1	2	3	4
KATOWICE/Pyrzowice CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 50 31 40 N 018 46 07 E 50 34 08 N 019 01 17 E 50 34 11 N 019 10 21 E 50 31 31 N 019 21 46 E 50 25 50 N 019 22 02 E 50 24 14 N 019 06 17 E 50 24 10 N 019 00 41 E 50 25 24 N 018 46 27 E 50 31 40 N 018 46 07 E	2300 ft GND	[D]	KATOWICE WIEŻA (129.255 MHz) PL KATOWICE TOWER (129.255 MHz) EN

5	Bezwzględna wysokość przejściowa Transition altitude	6500 ft AMSL
---	---	--------------

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPKT AD 2.18 URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC ¹⁾)
1	2	3	4	5	6
APP	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	121.075	-	-	H24
APP	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	126.975	-	-	H24
APP	KRAKÓW ZBLIŻANIE KRAKÓW APPROACH	135.405	-	-	H24
TWR	KATOWICE DELIVERY	121.805	-	-	H24
TWR	KATOWICE WIEŻA KATOWICE TOWER	129.255	-	-	H24
ATIS	-	120.230	-	-	H24

Uwagi	Remarks
¹⁾ - patrz GEN 2.1.	¹⁾ - see GEN 2.1.

EPKT AD 2.19 RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS

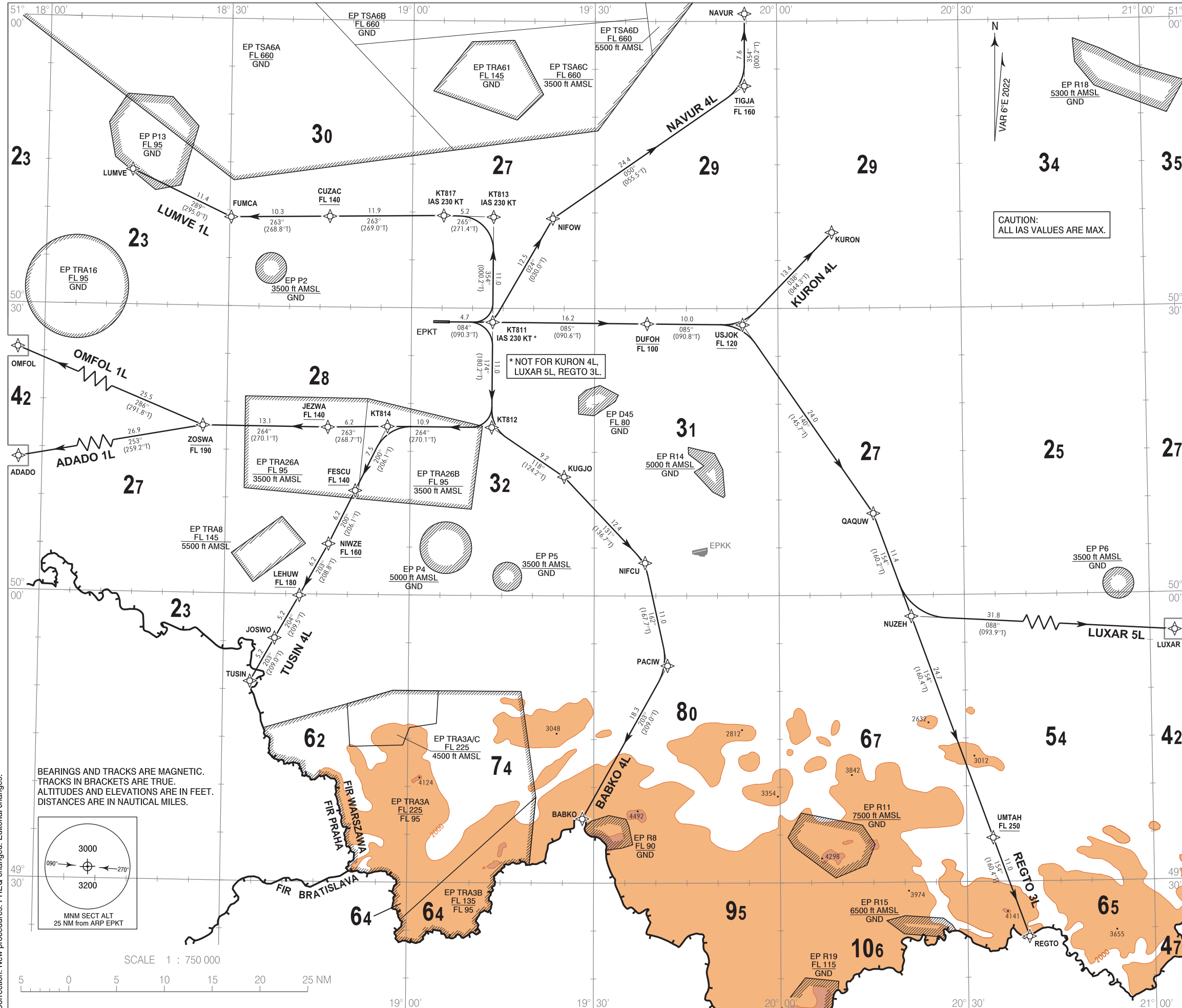
Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość /kanał FREQ/channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej/ Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	IKTO	CH36X	H24	50 28 37.4 N 019 05 42.8 E	300 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 25 NM (do FL100). Designated operational coverage: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (6°E/Apr 22)	KAX	114.800 MHz CH95X	H24	50 28 39.7 N 019 05 06.4 E	300 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL400). Designated operational coverage: 100 NM (up to FL400).
ILS GP	-	333.800 MHz	H24	50 28 37.4 N 019 05 42.8 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 52 ft GP 3.0°

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice DELIVERY 121.805
Katowice TOWER 129.255

**Katowice - Pyrzowice
RWY 08**



1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided.
2. All aircraft unable to achieve SID profile restrictions shall advise ATC before start up.
3. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
4. Initial SID climb to 6000, unless otherwise cleared by ATC.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue on assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to FPL flight level.
3. If being vectored, continue on assigned heading. After 3 minutes proceed direct to last SID WPT climbing to FPL flight level.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

* NOT FOR KURON 4L,
LUXAR 5L, REGTO 3L

Correction: New procedures. FREQ changed. Editorial changes.

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

**Katowice - Pyrzowice
RWY 08**

LUMVE 1L

PDG 7% REQUIRED UP TO CUZAC

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT813	354 (000.2)	11.00	-	-230	RNAV 1
003	TF	KT817	265 (271.4)	5.21	-	-230	RNAV 1
004	TF	CUZAC	263 (269.0)	11.90	+FL140	-	RNAV 1
005	TF	FUMCA	263 (268.8)	10.34	-	-	RNAV 1
006	TF	LUMVE	289 (295.0)	11.44	-	-	RNAV 1

NAVUR 4L

PDG 7% REQUIRED UP TO NIFOW

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	NIFOW	024 (030.0)	12.53	-	-	RNAV 1
003	TF	TIGJA	050 (055.5)	24.35	-FL160	-	RNAV 1
004	TF	NAVUR	354 (000.2)	7.56	-	-	RNAV 1

KURON 4L

PDG 7% REQUIRED UP TO USJOK

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	DUFOH	085 (090.6)	16.16	- FL100	-	RNAV 1
003	TF	USJOK	085 (090.8)	9.98	+FL120	-	RNAV 1
004	TF	KURON	038 (044.3)	13.43	-	-	RNAV 1

LUXAR 5L

PDG 7% REQUIRED UP TO USJOK

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	DUFOH	085 (090.6)	16.16	-FL100	-	RNAV 1
003	TF	USJOK	085 (090.8)	9.98	+FL120	-	RNAV 1
004	TF	QAQUW	140 (145.7)	23.97	-	-	RNAV 1
005	TF	NUZEH	154 (160.2)	11.45	-	-	RNAV 1
006	TF	LUXAR	088 (093.9)	31.80	-	-	RNAV 1

REGTO 3L

PDG 7% REQUIRED UP TO USJOK

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	DUFOH	085 (090.6)	16.16	-FL100	-	RNAV 1
003	TF	USJOK	085 (090.8)	9.98	+FL120	-	RNAV 1
004	TF	QAQUW	140 (145.7)	23.97	-	-	RNAV 1
005	TF	NUZEH	154 (160.2)	11.45	-	-	RNAV 1

006	TF	UMTAH	154 (160.4)	24.67	+FL250	-	RNAV 1
007	TF	REGTO	154 (160.4)	11.00	-	-	RNAV 1

BABKO 4L

PDG 7% REQUIRED UP TO PACIW

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT812	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	KUGJO	118 (124.2)	9.18	-	-	RNAV 1
004	TF	NIFCU	131 (136.7)	12.36	-	-	RNAV 1
005	TF	PACIW	162 (167.7)	11.00	-	-	RNAV 1
006	TF	BABKO	203 (209.0)	18.32	-	-	RNAV 1

TUSIN 4L

PDG 7% REQUIRED UP TO NIWZE

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT812	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	KT814	264 (270.1)	10.90	-	-	RNAV 1
004	TF	FESCU	200 (206.1)	7.50	+FL140	-	RNAV 1
005	TF	NIWZE	200 (206.1)	6.22	+FL160	-	RNAV 1
006	TF	LEHUW	203 (208.8)	6.18	+FL180	-	RNAV 1
007	TF	JOSWO	204 (209.5)	5.16	-	-	RNAV 1
008	TF	TUSIN	203 (209.0)	5.19	-	-	RNAV 1

ADADO 1L

PDG 7% REQUIRED UP TO ZOSWA

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT812	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	KT814	264 (270.1)	10.90	-	-	RNAV 1
004	TF	JEZWA	263 (268.7)	6.24	+FL140	-	RNAV 1
005	TF	ZOSWA	264 (270.1)	13.07	-FL190	-	RNAV 1
006	TF	ADADO	253 (259.2)	26.93	-	-	RNAV 1

OMFOL 1L

PDG 7% REQUIRED UP TO ZOSWA

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT811	084 (090.3)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT812	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	KT814	264 (270.1)	10.90	-	-	RNAV 1
004	TF	JEZWA	263 (268.7)	6.24	+FL140	-	RNAV 1
005	TF	ZOSWA	264 (270.1)	13.07	-FL190	-	RNAV 1
006	TF	OMFOL	286 (291.8)	25.53	-	-	RNAV 1

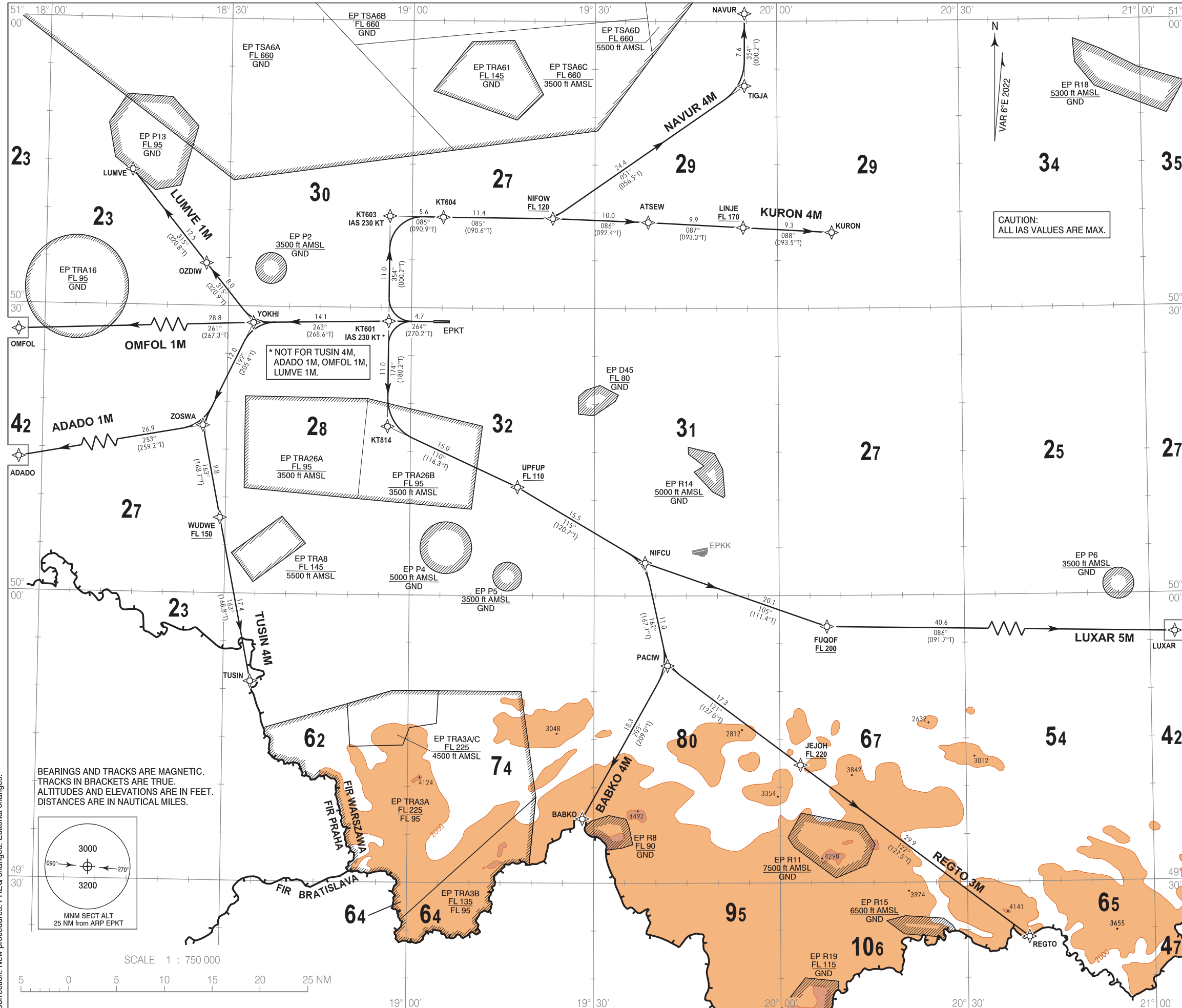
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
ADADO	50 12 34.1 N	017 44 52.6 E
BABKO	49 36 42.0 N	019 28 10.0 E
CUZAC	50 39 28.4 N	018 46 28.2 E
DUFOH	50 28 24.2 N	019 38 35.3 E
FESCU	50 10 51.5 N	018 51 04.8 E
FUMCA	50 39 16.6 N	018 30 13.8 E
JEZWA	50 17 27.1 N	018 46 30.7 E
JOSWO	49 55 22.9 N	018 38 16.0 E
KT811	50 28 32.2 N	019 13 17.9 E
KT812	50 17 32.9 N	019 13 14.1 E
KT813	50 39 31.5 N	019 13 21.7 E
KT814	50 17 35.1 N	018 56 14.0 E
KT817	50 39 39.3 N	019 05 10.2 E
KUGJO	50 12 24.3 N	019 25 04.7 E
KURON	50 37 54.0 N	020 08 53.0 E
LEHUW	49 59 52.1 N	018 42 12.0 E
LUMVE	50 44 07.0 N	018 13 56.0 E
LUXAR	49 55 48.0 N	021 10 31.0 E
NAVUR	51 00 47.0 N	019 54 40.0 E
NIFCU	50 03 25.7 N	019 38 16.0 E
NIFOW	50 39 23.1 N	019 23 05.5 E
NIWZE	50 05 16.8 N	018 46 49.7 E
NUZEH	49 57 46.6 N	020 21 23.1 E
OMFOL	50 27 04.0 N	017 49 10.0 E
PACIW	49 52 41.5 N	019 41 53.9 E
QAQUW	50 08 32.4 N	020 15 21.3 E
REGTO	49 24 13.0 N	020 39 53.0 E
TIGJA	50 53 14.1 N	019 54 37.6 E
TUSIN	49 50 51.0 N	018 34 22.2 E
UMTAH	49 34 34.4 N	020 34 13.4 E
USJOK	50 28 17.3 N	019 54 12.3 E
ZOSWA	50 17 30.0 N	018 26 07.6 E

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH	121.075, 126.975, 135.405
Katowice DELIVERY	121.805
Katowice TOWER	129.255

**Katowice - Pyrzowice
RWY 26**



1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided.
2. All aircraft unable to achieve SID profile restrictions shall advise ATC before start up.
3. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
4. Initial SID climb to 6000 unless otherwise cleared by ATC.

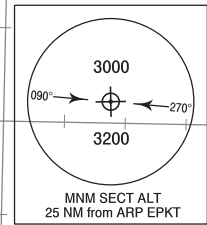
RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue on assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to FPL flight level.
3. If being vectored, continue on assigned heading. After 3 minutes proceed direct to last SID WPT climbing to FPL flight level.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

* NOT FOR TUSIN 4M,
ADADO 1M, OMFOL 1M,
LUMVE 1M.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.



SCALE 1 : 750 000



Correction: New procedures. FREQ changed. Editorial changes.

RNAV 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAOKatowice - Pyrzowice
RWY 26

TUSIN 4M

PDG 7% REQUIRED UP TO ZOSWA

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	YOKHI	263 (268.6)	14.14	-	-	RNAV 1
003	TF	ZOSWA	199 (205.4)	11.95	-	-	RNAV 1
004	TF	WUDWE	163 (168.7)	9.83	+FL150	-	RNAV 1
005	TF	TUSIN	163 (168.8)	17.37	-	-	RNAV 1

ADADO 1M

PDG 7% REQUIRED UP TO ZOSWA

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	YOKHI	263 (268.6)	14.14	-	-	RNAV 1
003	TF	ZOSWA	199 (205.4)	11.95	-	-	RNAV 1
004	TF	ADADO	253 (259.2)	26.93	-	-	RNAV 1

OMFOL 1M

PDG 7% REQUIRED UP TO OMFOL

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	YOKHI	263 (268.6)	14.14	-	-	RNAV 1
003	TF	OMFOL	261 (267.3)	28.78	-	-	RNAV 1

LUMVE 1M

PDG 7% REQUIRED UP TO LUMVE

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-	RNAV 1
002	TF	YOKHI	263 (268.6)	14.14	-	-	RNAV 1
003	TF	OZDIW	315 (320.9)	7.95	-	-	RNAV 1
004	TF	LUMVE	315 (320.8)	12.48	-	-	RNAV 1

NAVUR 4M

PDG 7% REQUIRED UP TO NIFOW

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT603	354 (000.2)	11.00	-	-230	RNAV 1
003	TF	KT604	085 (090.9)	5.58	-	-	RNAV 1
004	TF	NIFOW	085 (090.6)	11.44	+FL120	-	RNAV 1
005	TF	TIGJA	051 (056.5)	24.35	-	-	RNAV 1
006	TF	NAVUR	354 (000.2)	7.56	-	-	RNAV 1

KURON 4M

PDG 7% REQUIRED UP TO NIFOW

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT603	354 (000.2)	11.00	-	-230	RNAV 1
003	TF	KT604	085 (090.9)	5.58	-	-	RNAV 1
004	TF	NIFOW	085 (090.6)	11.44	+FL120	-	RNAV 1
005	TF	ATSEW	086 (092.4)	9.98	-	-	RNAV 1
006	TF	LINJE	087 (093.3)	9.93	+FL170	-	RNAV 1
007	TF	KURON	088 (093.5)	9.27	-	-	RNAV 1

LUXAR 5M

PDG 7% REQUIRED UP TO UPFUP

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT814	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	UPFUP	110 (116.3)	15.01	+FL110	-	RNAV 1
004	TF	NIFCU	115 (120.7)	15.54	-	-	RNAV 1
005	TF	FUQOF	105 (111.4)	20.14	+FL200	-	RNAV 1
006	TF	LUXAR	086 (091.7)	40.59	-	-	RNAV 1

REGTO 3M

PDG 7% REQUIRED UP TO UPFUP

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT814	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	UPFUP	110 (116.3)	15.01	+FL110	-	RNAV 1
004	TF	NIFCU	115 (120.7)	15.54	-	-	RNAV 1
005	TF	PACIW	162 (167.7)	11.00	-	-	RNAV 1
006	TF	JEJOH	121 (127.0)	17.34	+FL220	-	RNAV 1
007	TF	REGTO	122 (127.5)	29.91	-	-	RNAV 1

BABKO 4M

PDG 7% REQUIRED UP TO UPFUP

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	KT601	264 (270.2)	4.66	-	-230	RNAV 1
002	TF	KT814	174 (180.2)	11.00	-	-	RNAV 1
003	TF	UPFUP	110 (116.3)	15.01	+FL110	-	RNAV 1
004	TF	NIFCU	115 (120.7)	15.54	-	-	RNAV 1
005	TF	PACIW	162 (167.7)	11.00	-	-	RNAV 1
006	TF	BABKO	203 (209.0)	18.32	-	-	RNAV 1

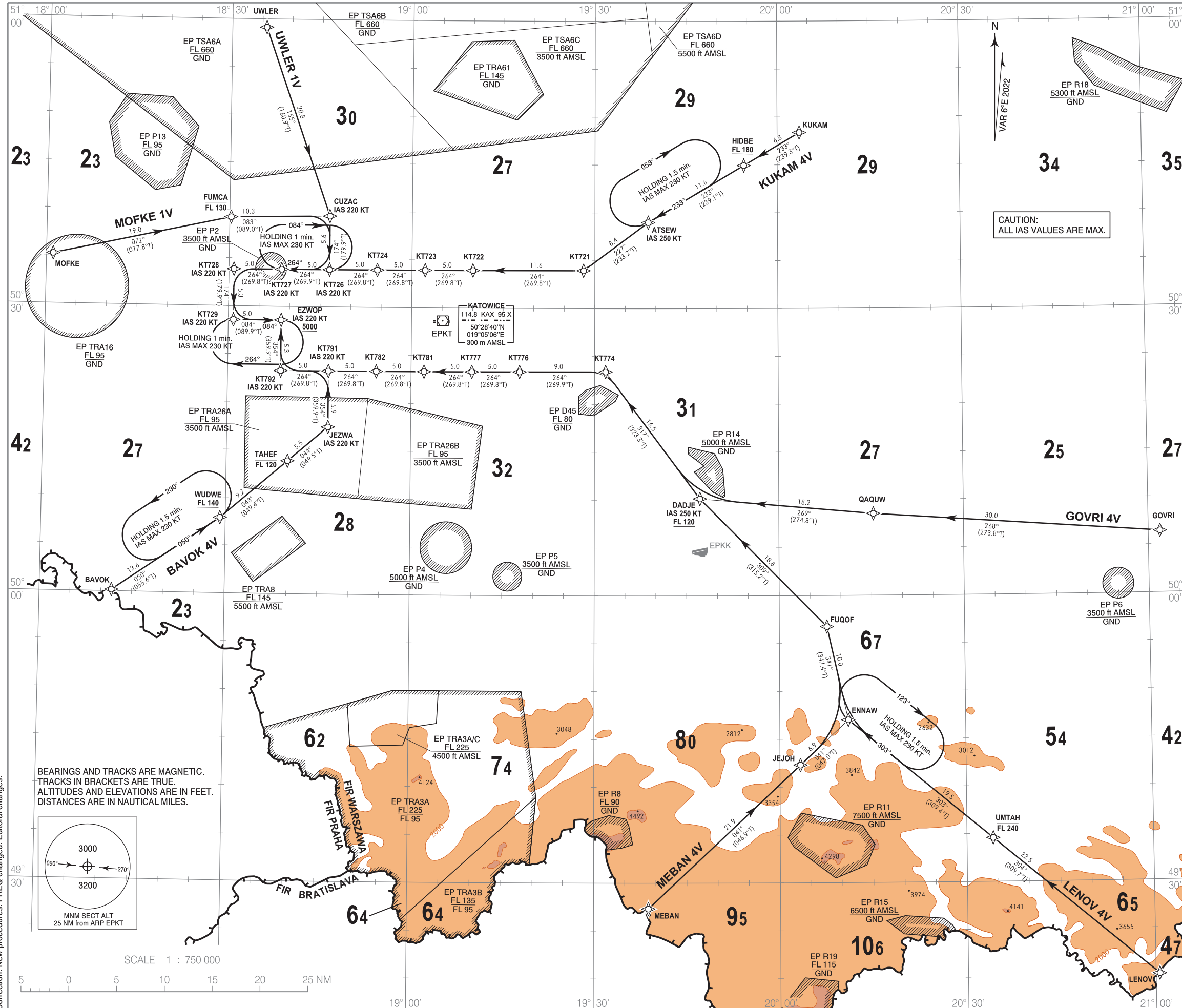
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
DER 27 (THR09)	50 28 33.8 N	019 03 34.5 E
ADADO	50 12 34.1 N	017 44 52.6 E
ATSEW	50 38 59.5 N	019 38 46.1 E
BABKO	49 36 42.0 N	019 28 10.0 E
FUQOF	49 56 45.0 N	020 07 42.4 E
JEJOH	49 42 17.9 N	020 03 18.5 E
KT601	50 28 34.4 N	018 56 17.2 E
KT603	50 39 33.7 N	018 56 20.5 E
KT604	50 39 28.6 N	019 05 06.8 E
KT814	50 17 35.1 N	018 56 14.0 E
KURON	50 37 54.0 N	020 08 53.0 E
LINJE	50 38 26.6 N	019 54 20.9 E
LUMVE	50 44 07.0 N	018 13 56.0 E
LUXAR	49 55 48.0 N	021 10 31.0 E
NAVUR	51 00 47.0 N	019 54 40.0 E
NIFCU	50 03 25.7 N	019 38 16.0 E
NIFOW	50 39 23.1 N	019 23 05.5 E
OMFOL	50 27 04.0 N	017 49 10.0 E
OZDIW	50 34 26.4 N	018 26 18.0 E
PACIW	49 52 41.5 N	019 41 53.9 E
REGTO	49 24 13.0 N	020 39 53.0 E
TIGJA	50 53 14.1 N	019 54 37.6 E
TUSIN	49 50 51.0 N	018 34 22.2 E
UPFUP	50 11 19.3 N	019 17 28.9 E
WUDWE	50 07 52.4 N	018 29 07.4 E
YOKHI	50 28 16.4 N	018 34 09.5 E
ZOSWA	50 17 30.0 N	018 26 07.6 E

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230

**Katowice - Pyrzowice
RWY 08**



1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise Krakow APP upon first contact. Radar vectoring will be provided.
2. Type of expected approach will be broadcasted by ATIS. Crews willing to perform other approach type shall advise Krakow APP upon first contact.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
4. During peak hours expect radar vectoring at downwind position to expedite traffic handling and for separation reasons.
5. For descent planning expect base turn abeam 10-15 NM final.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue with assigned STAR or on previously assigned heading. Descend to last cleared and acknowledged level.
3. After 3 minutes proceed direct to KAX DVOR/DME and hold. Descend in holding pattern. Execute VOR approach for preferred runway and land.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

Correction: New procedures. FREQ changed. Editorial changes.

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO****Katowice - Pyrzowice
RWY 08****MOFKE 1V**

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MOFKE	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	FUMCA	072 (077.8)	19.00	-FL130	-	RNAV 1
003	TF	CUZAC	083 (089.0)	10.34	-	-220	RNAV 1
004	TF	KT726	174 (179.9)	5.60	-	-220	RNAV 1
005	TF	KT727	264 (269.9)	5.00	-	-220	RNAV 1
006	TF	KT728	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	KT729	174 (179.9)	5.30	-	-220	RNAV 1
008	TF	EZWOP	084 (089.9)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

UWLER 1V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	UWLER	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	CUZAC	155 (160.9)	20.82	-	-220	RNAV 1
003	TF	KT726	174 (179.9)	5.60	-	-220	RNAV 1
004	TF	KT727	264 (269.9)	5.00	-	-220	RNAV 1
005	TF	KT728	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
006	TF	KT729	174 (179.9)	5.30	-	-220	RNAV 1
007	TF	EZWOP	084 (089.9)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

KUKAM 4V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	KUKAM	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	HIDBE	233 (239.3)	6.75	+FL180	-	RNAV 1
003	TF	ATSEW	233 (239.1)	11.63	-	-250	RNAV 1
004	TF	KT721	227 (233.2)	8.43	-	-	RNAV 1
005	TF	KT722	264 (269.8)	11.57	-	-	RNAV 1
006	TF	KT723	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
007	TF	KT724	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KT726	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KT727	264 (269.9)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KT728	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	KT729	174 (179.9)	5.30	-	-220	RNAV 1
012	TF	EZWOP	084 (089.9)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

GOVRI 4V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	GOVRI	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	QAQUW	268 (273.8)	30.03	-	-	RNAV 1
003	TF	DADJE	269 (274.8)	18.19	+FL120	-250	RNAV 1
004	TF	KT774	317 (323.3)	16.53	-	-	RNAV 1
005	TF	KT776	264 (269.9)	9.00	-	-	RNAV 1
006	TF	KT777	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
007	TF	KT781	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KT782	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
009	TF	KT791	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	KT792	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
011	TF	EZWOP	354 (359.9)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

LENOV 4V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LENOV	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	UMTAH	304 (309.7)	22.45	-FL240	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	303 (309.4)	19.52	-	-	RNAV 1
004	TF	FUQOF	341 (347.4)	10.00	-	-	RNAV 1
005	TF	DADJE	309 (315.2)	18.82	+FL120	-250	RNAV 1
006	TF	KT774	317 (323.3)	16.53	-	-	RNAV 1
007	TF	KT776	264 (269.9)	9.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KT777	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
009	TF	KT781	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
010	TF	KT782	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
011	TF	KT791	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	KT792	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
013	TF	EZWOP	354 (359.9)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

MEBAN 4V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MEBAN	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	JEJOH	041 (046.9)	21.90	-	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	041 (047.0)	6.89	-	-	RNAV 1
004	TF	FUQOF	341 (347.4)	10.00	-	-	RNAV 1
005	TF	DADJE	309 (315.2)	18.82	+FL120	-250	RNAV 1
006	TF	KT774	317 (323.3)	16.53	-	-	RNAV 1
007	TF	KT776	264 (269.9)	9.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KT777	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
009	TF	KT781	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
010	TF	KT782	264 (269.8)	5.00	-	-	RNAV 1
011	TF	KT791	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
012	TF	KT792	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
013	TF	EZWOP	354 (359.9)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

BAVOK 4V

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	BAVOK	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	WUDWE	050 (055.6)	13.61	+FL140	-	RNAV 1
003	TF	TAHEF	043 (049.4)	9.21	-FL120	-	RNAV 1
004	TF	JEZWA	044 (049.5)	5.51	-	-220	RNAV 1
005	TF	KT791	354 (359.9)	5.85	-	-220	RNAV 1
006	TF	KT792	264 (269.8)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	EZWOP	354 (359.9)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

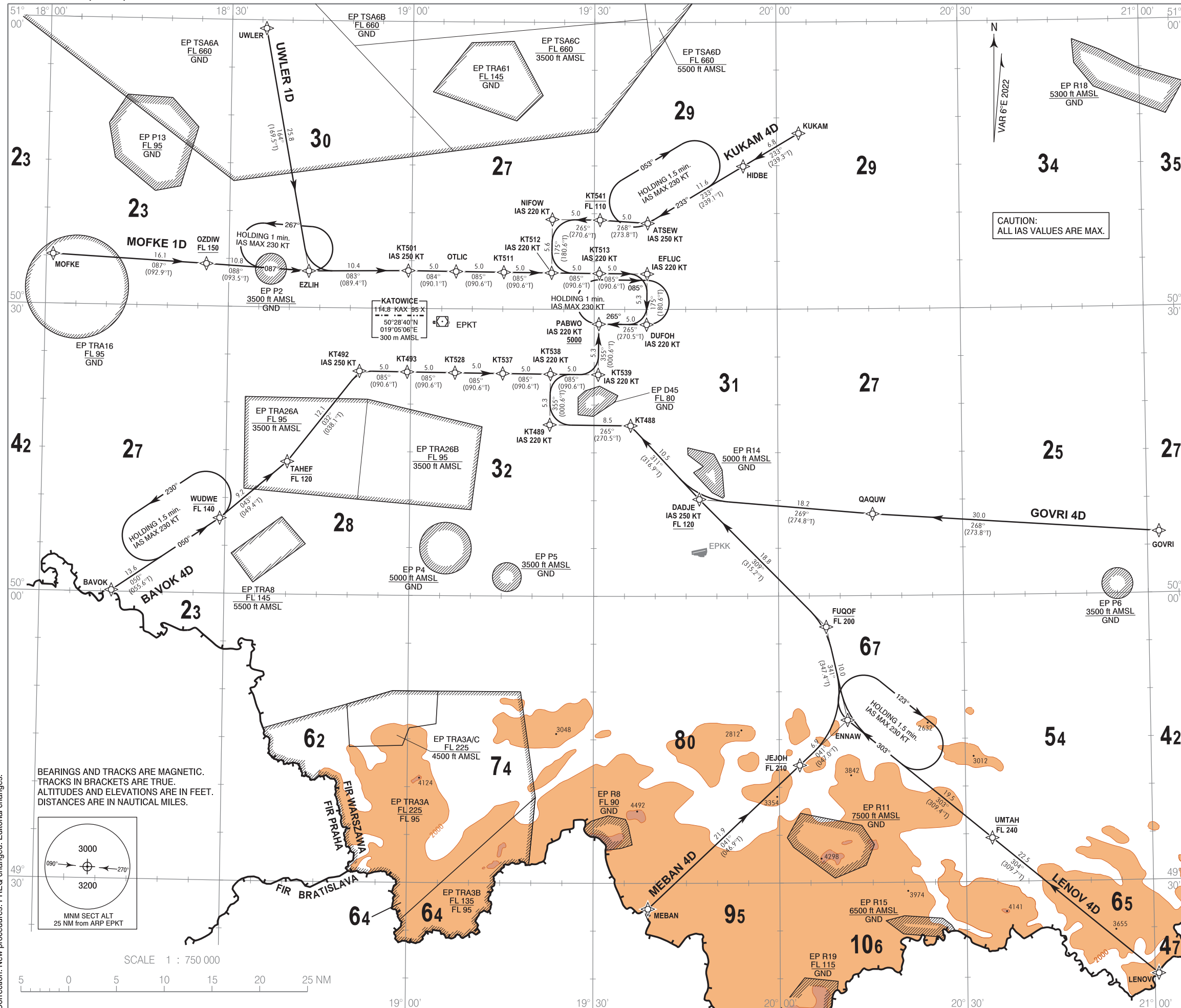
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
ATSEW	50 38 59.5 N	019 38 46.1 E
BAVOK	50 00 10.0 N	018 11 43.0 E
CUZAC	50 39 28.4 N	018 46 28.2 E
DADJE	50 10 07.6 N	019 47 10.6 E
ENNAW	49 46 59.9 N	020 11 04.1 E
EZWOP	50 28 34.2 N	018 38 39.3 E
FUMCA	50 39 16.6 N	018 30 13.8 E
FUQOF	49 56 45.0 N	020 07 42.4 E
GOVRI	50 06 25.3 N	021 01 54.0 E
HIDBE	50 44 56.1 N	019 54 29.1 E
JEJOH	49 42 17.9 N	020 03 18.5 E
JEZWA	50 17 27.1 N	018 46 30.7 E
KT721	50 33 57.3 N	019 28 09.8 E
KT722	50 33 55.8 N	019 10 01.0 E
KT723	50 33 54.9 N	019 02 10.5 E
KT724	50 33 53.9 N	018 54 20.0 E
KT726	50 33 52.9 N	018 46 29.5 E
KT727	50 33 51.9 N	018 38 39.0 E
KT728	50 33 50.9 N	018 30 48.5 E
KT729	50 28 33.2 N	018 30 49.8 E
KT774	50 23 22.9 N	019 31 48.1 E
KT776	50 23 21.5 N	019 17 44.3 E
KT777	50 23 20.5 N	019 09 55.6 E
KT781	50 23 19.5 N	019 02 06.8 E
KT782	50 23 18.6 N	018 54 18.1 E
KT791	50 23 17.6 N	018 46 29.3 E
KT792	50 23 16.6 N	018 38 40.6 E
KUKAM	50 48 22.0 N	020 03 38.0 E
LENOV	49 20 11.0 N	021 00 37.0 E
MEBAN	49 27 18.0 N	019 38 48.0 E
MOFKE	50 35 12.0 N	018 01 06.0 E
QAQUW	50 08 32.4 N	020 15 21.3 E
TAHEF	50 13 52.2 N	018 39 59.1 E
UMTAH	49 34 34.4 N	020 34 13.4 E
UWLER	50 59 07.0 N	018 35 41.0 E
WUDWE	50 07 52.4 N	018 29 07.4 E

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230

**Katowice - Pyrzowice
RWY 26**



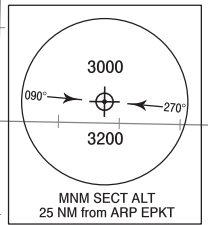
1. All aircraft which cannot follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise Krakow APP upon first contact. Radar vectoring will be provided.
2. Type of expected approach will be broadcasted by ATIS. Crews willing to perform other approach type shall advise Krakow APP upon first contact.
3. Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
4. During peak hours expect radar vectoring at downwind position to expedite traffic handling and for separation reasons.
5. For descent planning expect base turn abeam 10-15 NM final.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

1. Set transponder to 7600.
2. Continue with assigned STAR or on previously assigned heading. Descend to last cleared and acknowledged level.
3. After 3 minutes proceed direct to KAX DVOR/DME and hold. Descend in holding pattern. Execute VOR approach for preferred runway and land.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.



SCALE 1 : 750 000



Correction: New procedures. FREQ changed. Editorial changes.

RNAV 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAOKatowice - Pyrzowice
RWY 26

MOFKE 1D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MOFKE	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	OZDIW	087 (092.9)	16.08	+FL150	-	RNAV 1
003	TF	EZLIH	088 (093.5)	10.76	-	-	RNAV 1
004	TF	KT501	083 (089.4)	10.42	-	-250	RNAV 1
005	TF	OTLIC	084 (090.1)	5.00	-	-	RNAV 1
006	TF	KT511	085 (090.6)	5.00	-	-	RNAV 1
007	TF	KT512	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	KT513	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	EFLUC	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	DUFOH	175 (180.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
011	TF	PABWO	265 (270.5)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

UWLER 1D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	UWLER	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	EZLIH	164 (169.5)	25.77	-	-	RNAV 1
003	TF	KT501	083 (089.4)	10.42	-	-250	RNAV 1
004	TF	OTLIC	084 (090.1)	5.00	-	-	RNAV 1
005	TF	KT511	085 (090.6)	5.00	-	-	RNAV 1
006	TF	KT512	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
007	TF	KT513	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	EFLUC	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	DUFOH	175 (180.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
010	TF	PABWO	265 (270.5)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

KUKAM 4D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	KUKAM	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	HIDBE	233 (239.3)	6.75	-	-	RNAV 1
003	TF	ATSEW	233 (239.1)	11.63	-	-250	RNAV 1
004	TF	KT541	268 (273.8)	5.00	-FL110	-	RNAV 1
005	TF	NIFOW	265 (270.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
006	TF	KT512	175 (180.6)	5.59	-	-220	RNAV 1
007	TF	KT513	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	EFLUC	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	DUFOH	175 (180.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
010	TF	PABWO	265 (270.5)	5.00	+5000ft	-220	RNAV 1

GOVRI 4D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	GOVRI	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	QAQUW	268 (273.8)	30.03	-	-	RNAV 1
003	TF	DADJE	269 (274.8)	18.19	+FL120	-250	RNAV 1
004	TF	KT488	311 (316.9)	10.54	-	-	RNAV 1
005	TF	KT489	265 (270.5)	8.47	-	-220	RNAV 1
006	TF	KT538	355 (000.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
007	TF	KT539	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
008	TF	PABWO	355 (000.6)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

LENOV 4D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LENOV	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	UMTAH	304 (309.7)	22.45	-FL240	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	303 (309.4)	19.52	-	-	RNAV 1
004	TF	FUQOF	341 (347.4)	10.00	-FL200	-	RNAV 1
005	TF	DADJE	309 (315.2)	18.82	+FL120	-250	RNAV 1
006	TF	KT488	311 (316.9)	10.54	-	-	RNAV 1
007	TF	KT489	256 (270.5)	8.47	-	-220	RNAV 1
008	TF	KT538	355 (000.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
009	TF	KT539	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	PABWO	355 (000.6)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

MEBAN 4D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	MEBAN	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	JEJOH	041 (046.9)	21.90	-FL210	-	RNAV 1
003	TF	ENNAW	041 (047.0)	6.89	-	-	RNAV 1
004	TF	FUQOF	341 (347.4)	10.00	-FL200	-	RNAV 1
005	TF	DADJE	309 (315.2)	18.82	+FL120	-250	RNAV 1
006	TF	KT488	311 (316.9)	10.54	-	-	RNAV 1
007	TF	KT489	265 (270.5)	8.47	-	-220	RNAV 1
008	TF	KT538	355 (000.6)	5.30	-	-220	RNAV 1
009	TF	KT539	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	PABWO	355 (000.6)	5.30	+5000ft	-220	RNAV 1

BAVOK 4D

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	BAVOK	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	WUDWE	050 (055.6)	13.61	-FL140	-	RNAV 1
003	TF	TAHEF	043 (049.4)	9.21	-FL120	-	RNAV 1
004	TF	KT492	032 (038.1)	12.11	-	-250	RNAV 1
005	TF	KT493	085 (090.6)	5.00	-	-	RNAV 1

006	TF	KT528	085 (090.6)	5.00	-	-	RNAV 1
007	TF	KT537	085 (090.6)	5.00	-	-	RNAV 1
008	TF	KT538	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
009	TF	KT539	085 (090.6)	5.00	-	-220	RNAV 1
010	TF	PABWO	355 (000.6)	5.30	+5000 ft	-220	RNAV 1

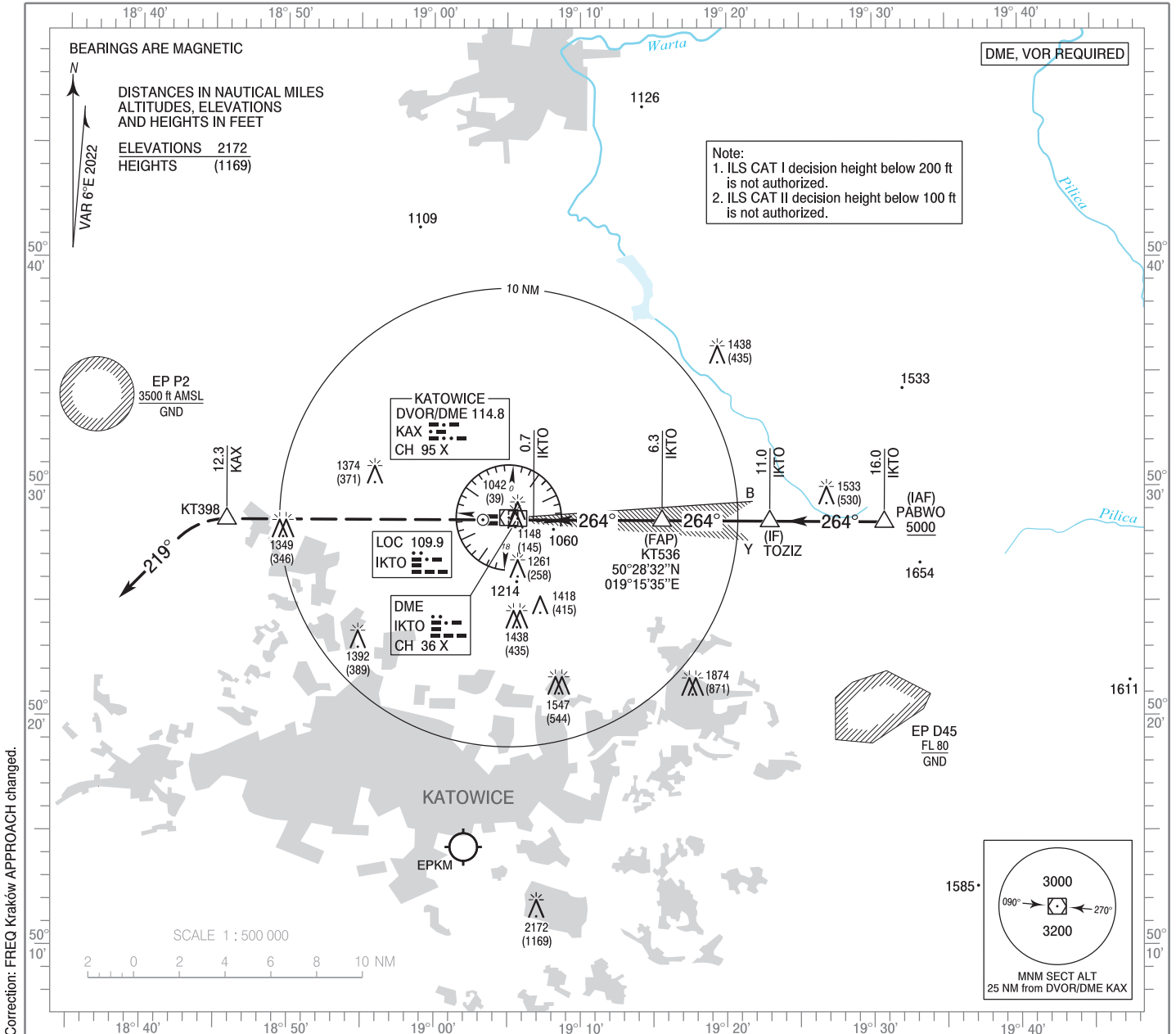
	WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
←	ATSEW	50 38 59.5 N	019 38 46.1 E
	BAVOK	50 00 10.0 N	018 11 43.0 E
	DADJE	50 10 07.6 N	019 47 10.6 E
	DUFOH	50 28 24.2 N	019 38 35.3 E
	EFLUC	50 33 41.9 N	019 38 40.7 E
	ENNAW	49 46 59.9 N	020 11 04.1 E
	EZLIH	50 33 48.5 N	018 43 08.4 E
	FUQOF	49 56 45.0 N	020 07 42.4 E
	GOVRI	50 06 25.3 N	021 01 54.0 E
	HIDBE	50 44 56.1 N	019 54 29.1 E
	JEJOH	49 42 17.9 N	020 03 18.5 E
	KT488	50 17 49.5 N	019 35 58.8 E
	KT489	50 17 54.9 N	019 22 46.2 E
	KT492	50 23 24.5 N	018 51 36.7 E
	KT493	50 23 21.5 N	018 59 25.4 E
	KT501	50 33 56.8 N	018 59 28.4 E
	KT511	50 33 50.8 N	019 15 09.3 E
	KT512	50 33 47.8 N	019 22 59.8 E
	KT513	50 33 44.8 N	019 30 50.2 E
	KT528	50 23 18.5 N	019 07 14.2 E
	KT537	50 23 15.5 N	019 15 02.9 E
	KT538	50 23 12.5 N	019 22 51.6 E
	KT539	50 23 09.6 N	019 30 40.3 E
←	KT541	50 39 19.9 N	019 30 56.0 E
	KUKAM	50 48 22.0 N	020 03 38.0 E
←	LENOV	49 20 11.0 N	021 00 37.0 E
	MEBAN	49 27 18.0 N	019 38 48.0 E
	MOFKE	50 35 12.0 N	018 01 06.0 E
	NIFOW	50 39 23.1 N	019 23 05.5 E
	OTLIC	50 33 53.8 N	019 07 18.8 E
	OZDIW	50 34 26.4 N	018 26 18.0 E
	PABWO	50 28 27.2 N	019 30 45.7 E
	QAQUW	50 08 32.4 N	020 15 21.3 E
	TAHEF	50 13 52.2 N	018 39 59.1 E
	UMTAH	49 34 34.4 N	020 34 13.4 E
	UWLER	50 59 07.0 N	018 35 41.0 E
	WUDWE	50 07 52.4 N	018 29 07.4 E

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 1007 ft
THR RWY 26 ELEV 1003 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 26

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230

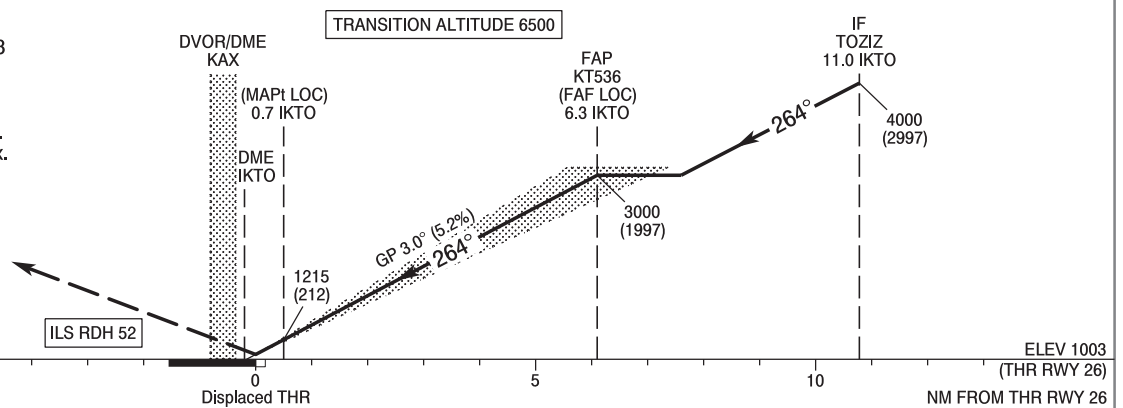
**Katowice - Pyrzowice
ILS CAT II or LOC
RWY 26 (CAT A/B/C/D)**



Correction: FREQ Kraków APPROACH changed.

MISSED APPROACH

Climb straight ahead to KT398
12.3 NM DME KAX,
then turn left on heading 219°
climbing to 4000 (2997).
Further instructions from ATC.
Turn limited to 220 kt IAS max.



SCALE 1 : 250 000

OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.6 NM								
Cat. of ACFT	Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight - in	Cat. I	1197 (194)	1209 (206)	1217 (214)	1228 (225)	Time	min : s	4 : 12	3 : 22	2 : 48	2 : 24
Cat. II	1084 (81)		1101 (98)	1113 (110)	1127 (124)	Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	840	950
LOC	1410 (407)		1410 (407)	1410 (407)	1410 (407)	Final approach distance/altitude (height)							
Circling (OCH AAL)*		1470 (463)	1620 (613)	1820 (813)	1820 (813)	Distance		6	5	4	3	2	
						Altitude (height)		2910 (1907)	2590 (1587)	2270 (1267)	1960 (957)	1640 (637)	

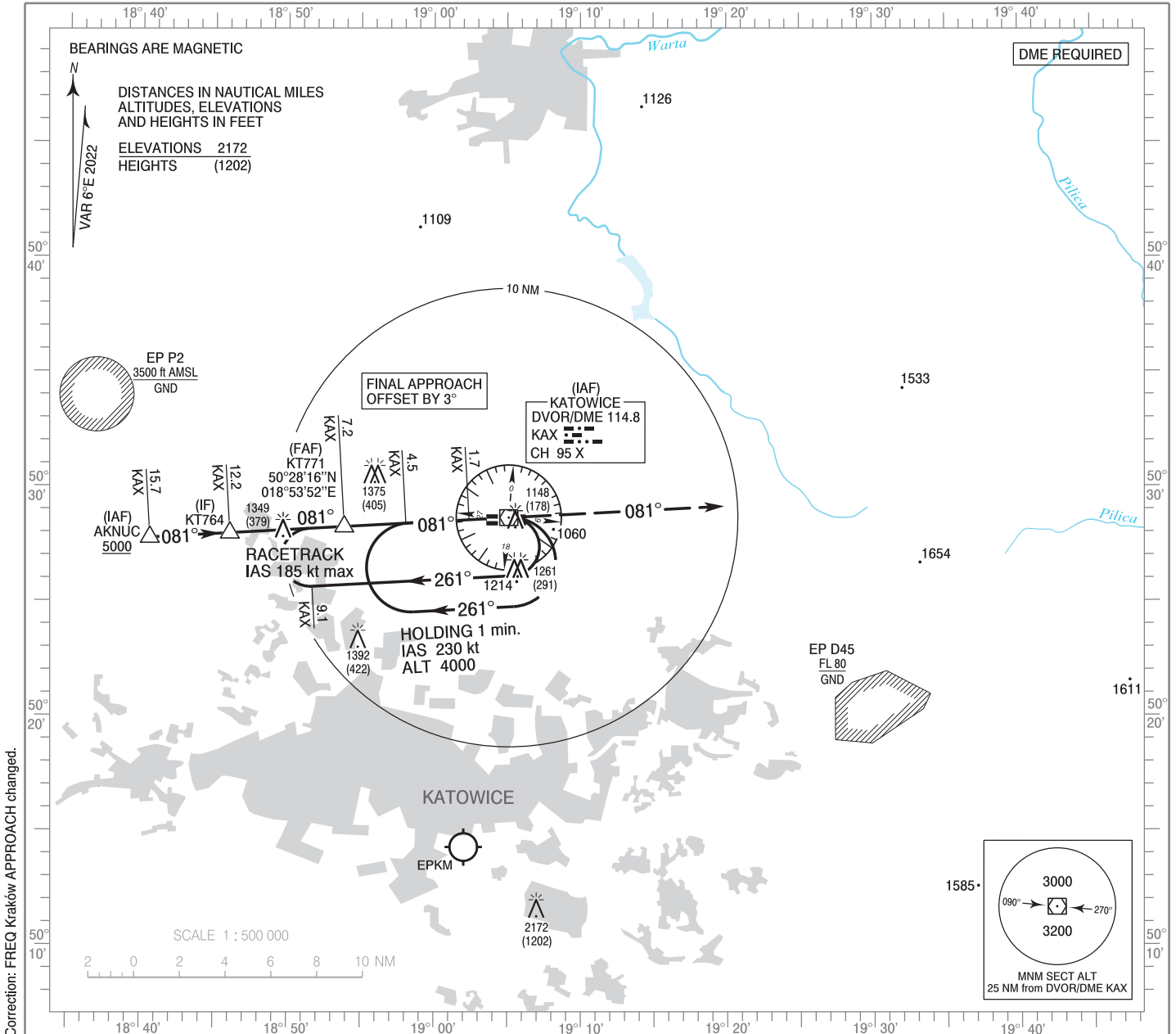
*ACFT cat. D circling north of aerodrome only.

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

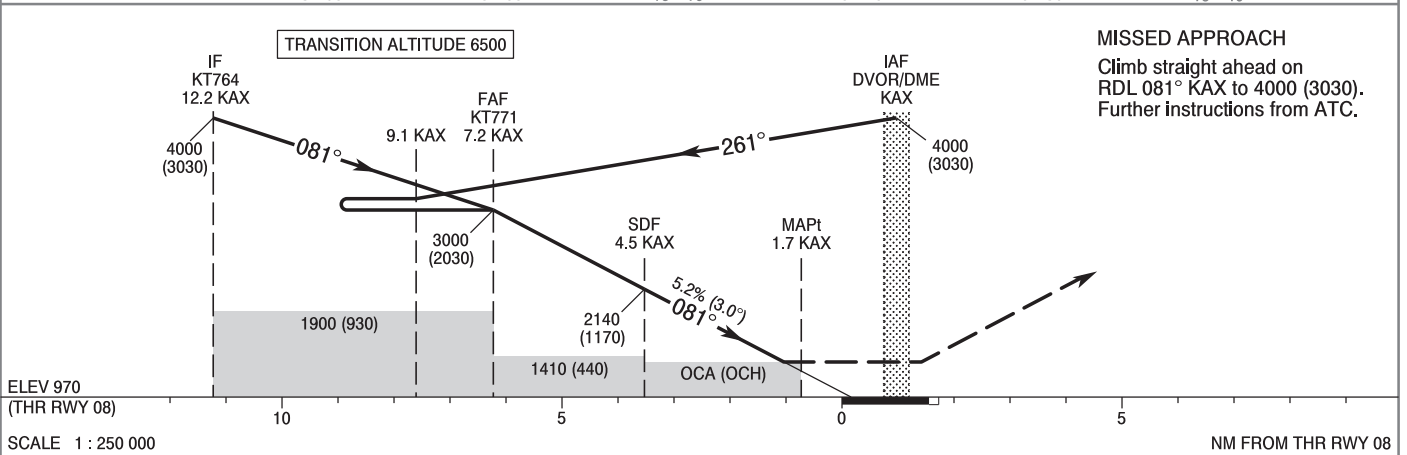
AERODROME ELEV 1007
THR RWY 08 ELEV 970 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 08

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230

**Katowice - Pyrzowice
VOR
RWY 08 (CAT A/B/C/D)**



Correction: FREQ Kraków APPROACH changed.



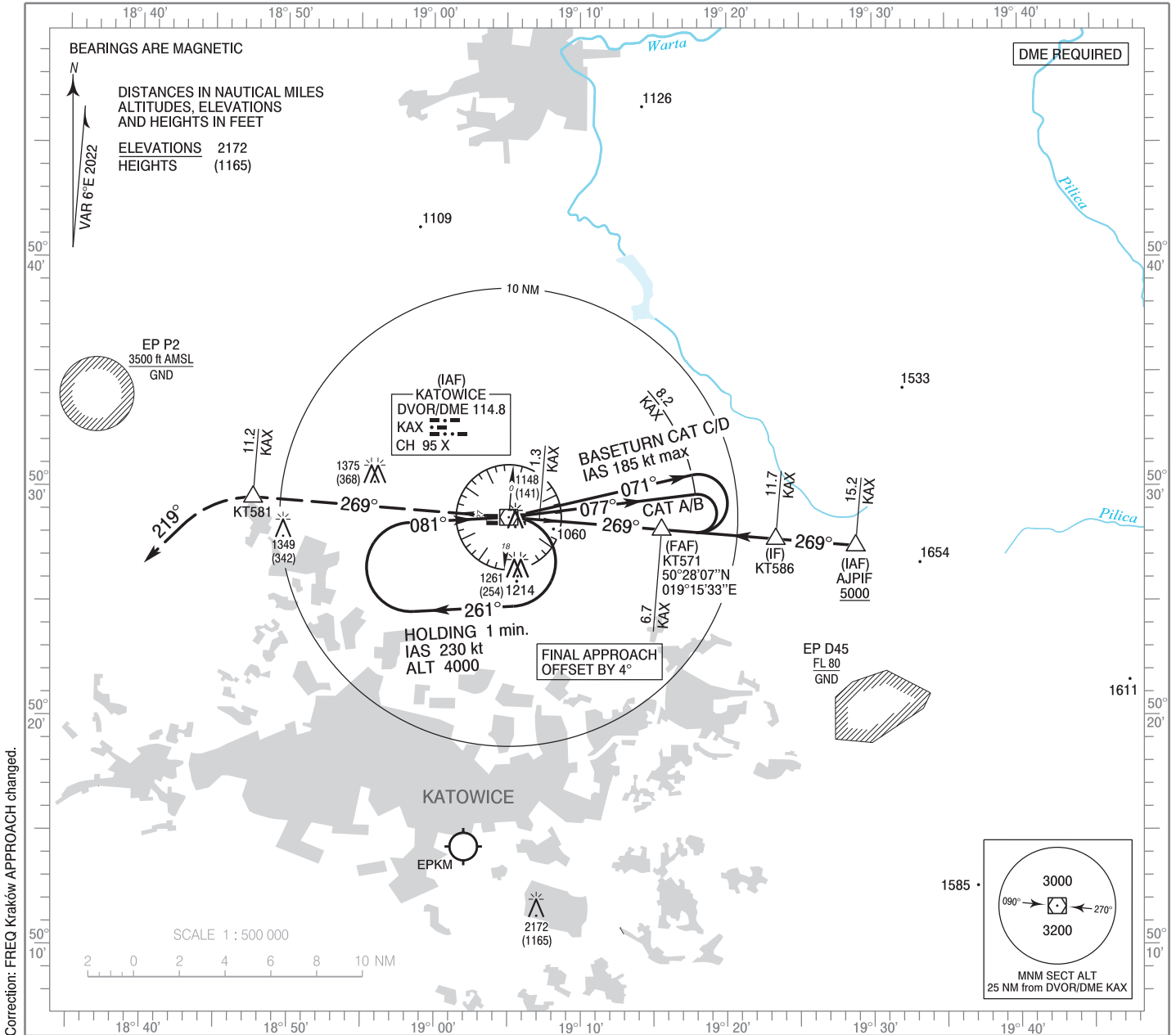
OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 5.5 NM							
Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in	1350 (380)	1350 (380)	1350 (380)	1350 (380)	Time	min : s	4 : 06	3 : 16	2 : 44	2 : 20	2 : 03	1 : 49
	When stepdown fix not received				Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950
Circling (OCH AAL)*	1470 (463)	1620 (613)	1820 (813)	1820 (813)	Final approach distance/altitude (height)							
					Distance		6	5	4	3		
*ACFT cat. D circling north of aerodrome only.					Altitude (height)		2620 (1650)	2310 (1340)	1990 (1020)	1670 (700)		

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 1007 ft
THR RWY 26 ELEV 1003 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230

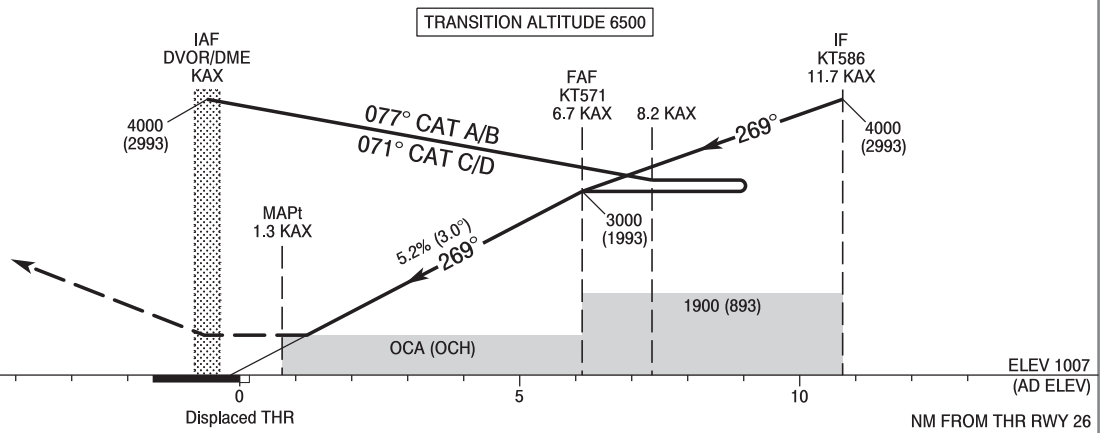
**Katowice - Pyrzowice
VOR
RWY 26 (CAT A/B/C/D)**



Correction: FREQ Kraków APPROACH changed.

MISSED APPROACH

Climb on course 269° to KT581 (11.2 NM KAX), then turn left on heading 219° climbing to 4000 (2993). Further instructions from ATC. Turn limited to 220 kt IAS max.



SCALE 1 : 250 000

Displaced THR

NM FROM THR RWY 26

Cat. of ACFT	OCA (OCH)				Speed	Distance FAF - MAPt 5.4 NM						
	A	B	C	D		kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in	1440 (433)	1440 (433)	1440 (433)	1440 (433)	Time	min : s	4 : 01	3 : 13	2 : 41	2 : 18	2 : 00	1 : 47
					Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950
					Final approach distance/altitude (height)							
Circling*	1470 (463)	1620 (613)	1820 (813)	1820 (813)	Distance	6	5	4	3			
					Altitude (height)	2780 (1773)	2470 (1463)	2150 (1143)	1830 (823)			

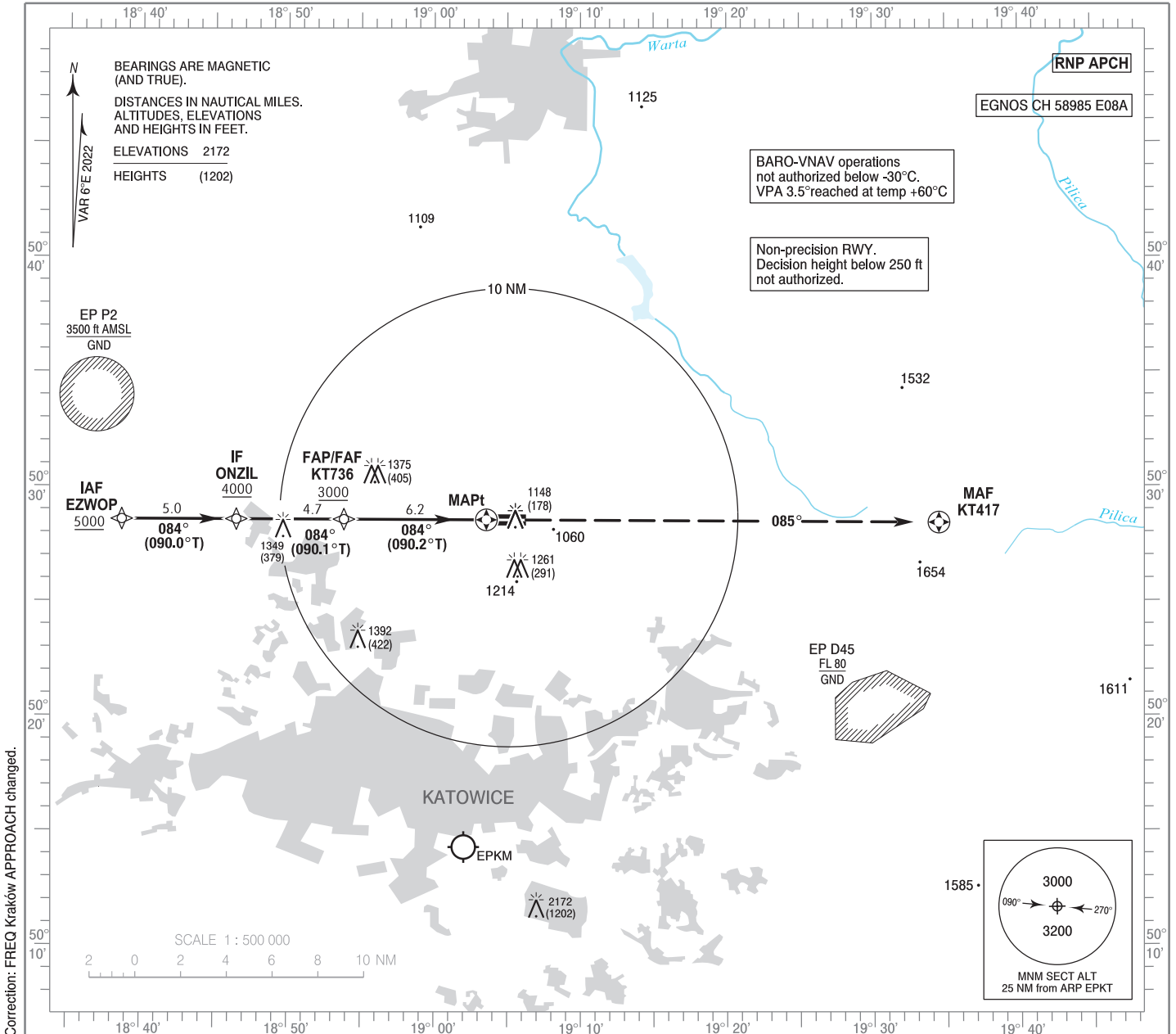
*ACFT cat. D circling north of aerodrome only.

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

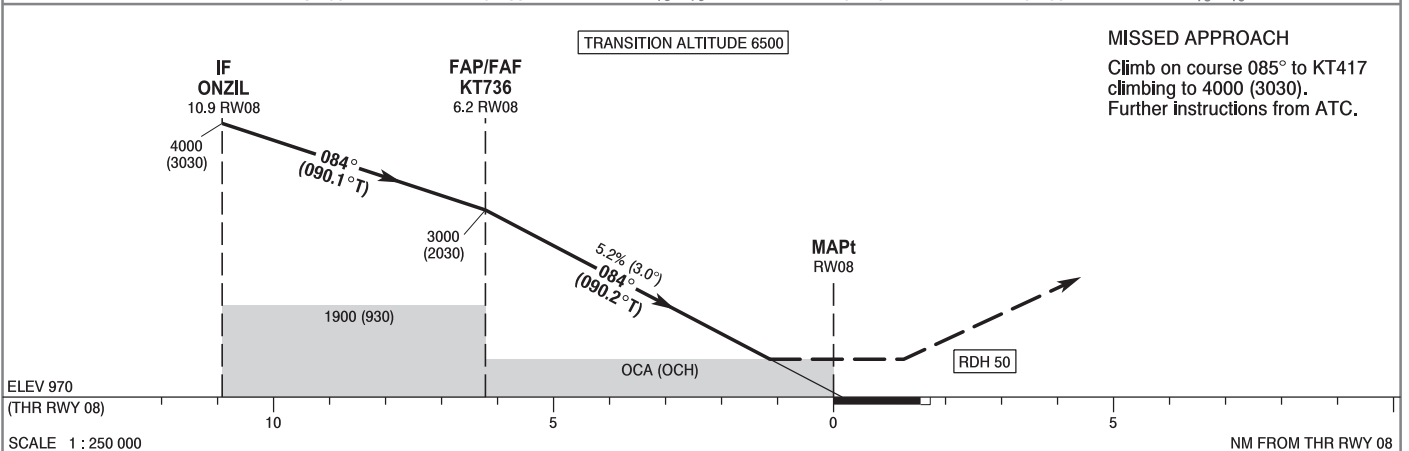
AERODROME ELEV 1007 ft
THR RWY 08 ELEV 970 ft
HEIGHTS RELATED TO THR 08

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230

**Katowice - Pyrzowice
RNP
RWY 08 (CAT A/B/C/D)**



Correction: FREQ Kraków APPROACH changed.



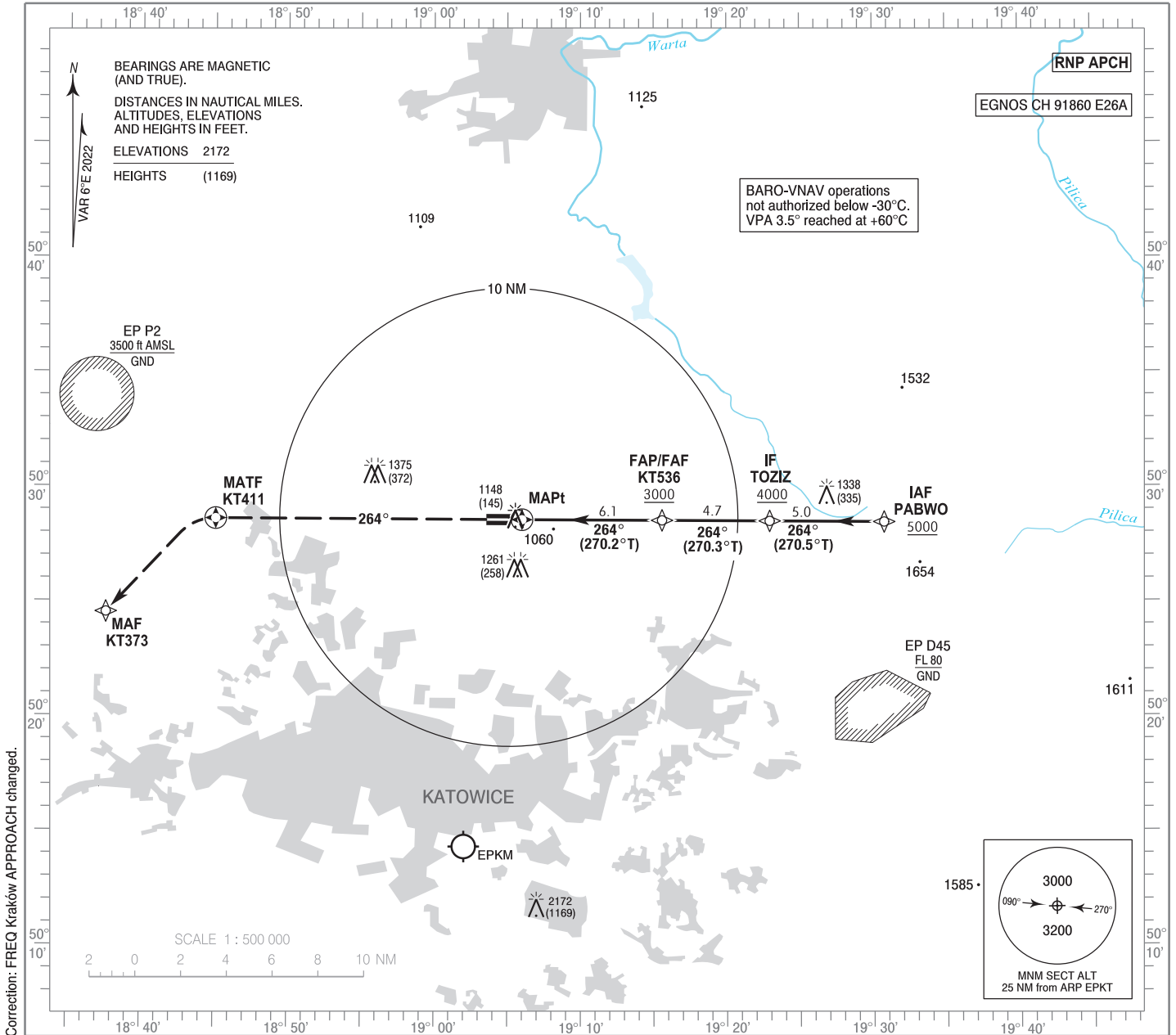
OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 6.2 NM								
Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180	
Straight-in	LNAV	1390 (420)	1390 (420)	1390 (420)	1390 (420)	Time	min : s	4 : 40	3 : 44	3 : 07	2 : 40	2 : 20	2 : 04
	LNAV / VNAV	1220 (250)	1230 (260)	1240 (270)	1250 (280)	Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950
	LPV	1170 (200)	1182 (212)	1190 (220)	1201 (231)	Final approach distance/altitude (height)							
Circling (OCH AAL)*	1470 (463)	1620 (613)	1820 (813)	1820 (813)	Distance	6	5	4	3	2			
*ACFT cat. D circling north of aerodrome only.					Altitude (height)	2940 (1970)	2620 (1650)	2300 (1330)	1980 (1010)	1660 (690)			

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 1007 ft
THR RWY 26 ELEV 1003 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 26

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255
ATIS 120.230

**Katowice - Pyrzowice
RNP
RWY 26 (CAT A/B/C/D)**

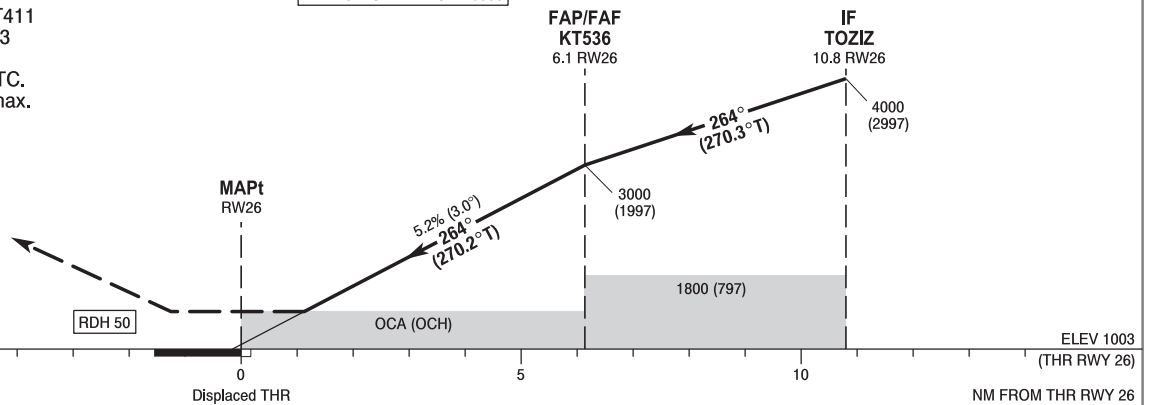


Correction: FREQ Kraków APPROACH changed.

MISSED APPROACH

Climb on course 264° to KT411 then turn left direct to KT373 climbing to 4000 (2997). Further instructions from ATC. Turn limited to 220 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500



SCALE 1 : 250 000

Displaced THR

ELEV 1003 (THR RWY 26)
NM FROM THR RWY 26

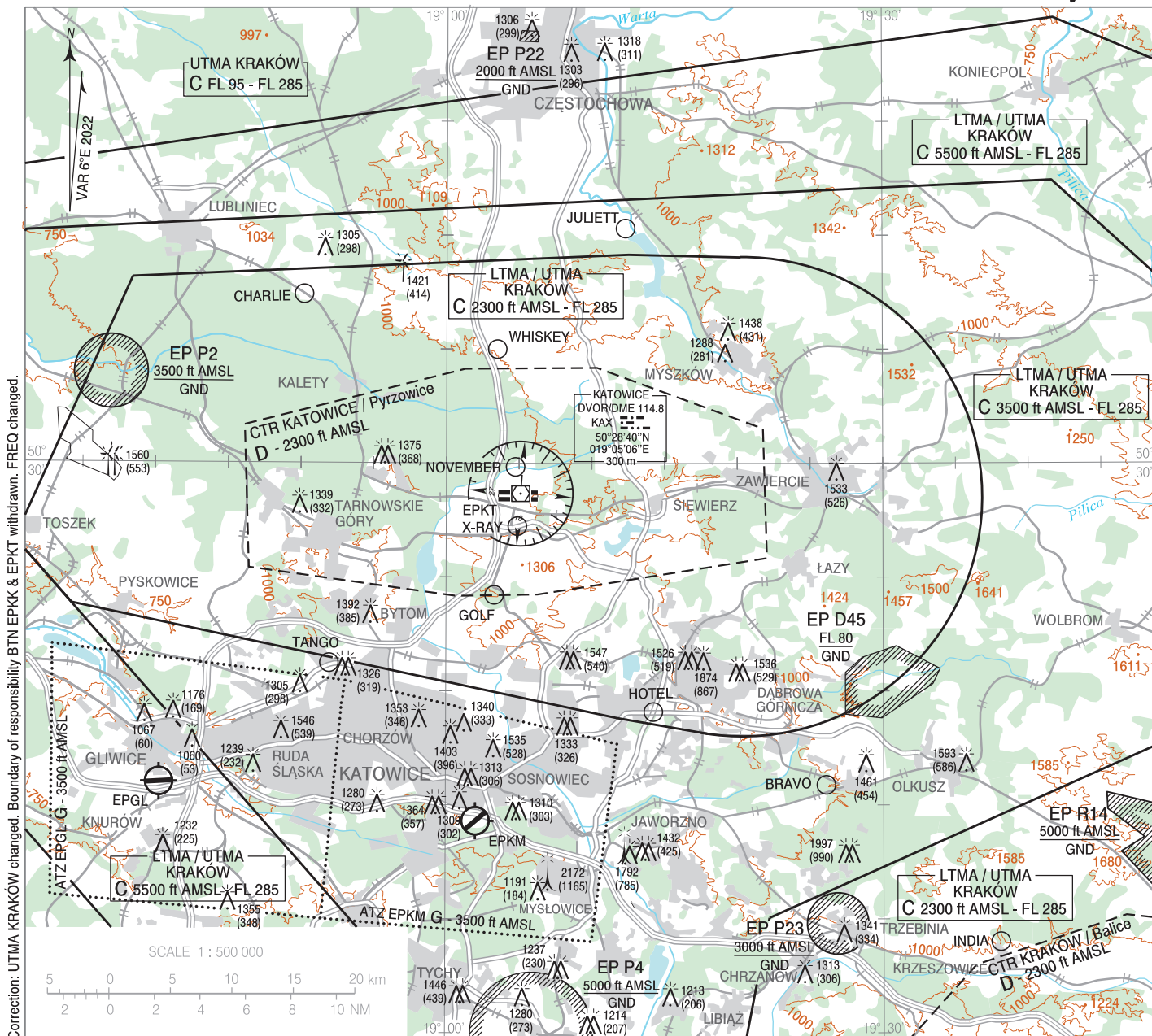
OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 6.1 NM								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight - in	LNAV	1420 (417)	1420 (417)	1420 (417)	1420 (417)	Time	min : s	4 : 36	3 : 41	3 : 04	2 : 38
LNAV / VNAV	1280 (277)		1290 (287)	1300 (297)	1310 (307)	Rate of descent	ft / min	420	530	630	740	840	950
LPV	1197 (194)		1209 (206)	1217 (214)	1228 (225)	Final approach distance/altitude (height)							
Circling (OCH AAL)*		1470 (463)	1620 (613)	1820 (813)	1820 (813)	Distance	6	5	4	3	2		
*ACFT cat. D circling north of aerodrome only.						Altitude (height)	2970 (1967)	2650 (1647)	2330 (1327)	2010 (1007)	1700 (697)		

**VISUAL
OPERATION
CHART**

AERODROME ELEV 1007 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Kraków APPROACH 121.075, 126.975, 135.405
Katowice TOWER 129.255

Katowice - Pyrzowice



Correction: UTMA KRAKÓW changed. Boundary of responsibility BTN EPKK & EPKT withdrawn. FREQ changed.

RADIO COMMUNICATION MANDATORY POINTS
(see AIP Poland AD 2 EPKK and EPKT)

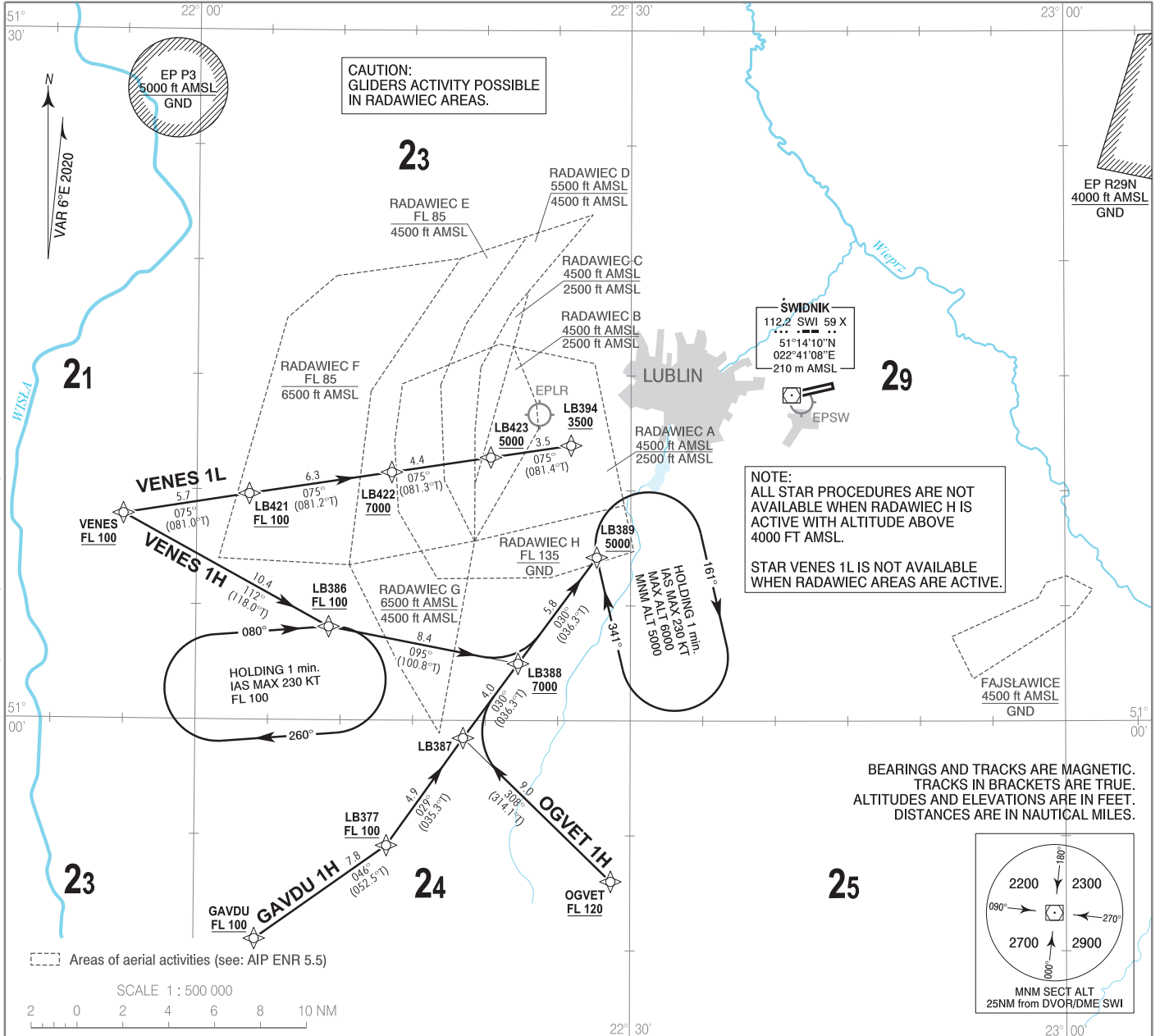
POINT ID	POINT ID FPL	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
BRAVO	EPKTB	50°15'53"N	019°26'05"E	Bukowno town
CHARLIE	EPKTC	50°37'25"N	018°50'10"E	Koszęcin town
GOLF	EPKTG	50°24'13"N	019°03'18"E	Rogoźnik town - water reservoir - eastern end
HOTEL	EPKTH	50°19'05"N	019°14'14"E	Strzemieszyce town - junction of S1 and 94 roads
INDIA	EPKKI	50°09'00"N	019°38'00"E	Krzeszowice town - mine, north of the city
JULIETT	EPKTJ	50°40'18"N	019°12'18"E	Pora town - artificial lake
NOVEMBER	EPKTN	50°29'50"N	019°04'45"E	Church in Zendek town
TANGO	EPKTT	50°21'14"N	018°51'59"E	Bytom Karb, intersection of roads E40 and 94
WHISKEY	EPKTW	50°35'00"N	019°03'30"E	Woźniki town - intersection
X-RAY	EPKTX	50°27'14"N	019°04'53"E	Pyrzowice town - intersection of roads S1 and 913

RNP 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Lublin TOWER 136.430

Lublin
RWY 07



**RNP 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

**Lublin
RWY 07**

VENES 1H

NOT AVAILABLE WHEN RADAWIEC H IS ACTIVE WITH ALTITUDE ABOVE 4000 FT AMSL

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	VENES	-	-	+FL100	-	RNP 1
002	TF	LB386	112 (118.0)	10.38	+FL100	-	RNP 1
003	TF	LB388	095 (100.8)	8.41	+7000 ft	-	RNP 1
004	TF	LB389	030 (036.3)	5.76	+5000 ft	-	RNP 1

GAVDU 1H

NOT AVAILABLE WHEN RADAWIEC H IS ACTIVE WITH ALTITUDE ABOVE 4000 FT AMSL

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	GAVDU	-	-	+FL100	-	RNP 1
002	TF	LB377	046 (052.5)	7.82	+FL100	-	RNP 1
003	TF	LB387	029 (035.3)	4.91	-	-	RNP 1
004	TF	LB388	030 (036.3)	4.03	+7000 ft	-	RNP 1
005	TF	LB389	030 (036.3)	5.76	+5000 ft	-	RNP 1

OGVET 1H

NOT AVAILABLE WHEN RADAWIEC H IS ACTIVE WITH ALTITUDE ABOVE 4000 FT AMSL

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	OGVET	-	-	+FL120	-	RNP 1
002	TF	LB387	308 (314.1)	8.96	-	-	RNP 1
003	TF	LB388	030 (036.3)	4.03	+7000 ft	-	RNP 1
004	TF	LB389	030 (036.3)	5.76	+5000 ft	-	RNP 1

VENES 1L

NOT AVAILABLE WHEN RADAWIEC AREAS ARE ACTIVE

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	VENES	-	-	+FL100	-	RNP 1
002	TF	LB421	075 (081.0)	5.73	+FL100	-	RNP 1
003	TF	LB422	075 (081.2)	6.27	+7000 ft	-	RNP 1
004	TF	LB423	075 (081.3)	4.35	+5000 ft	-	RNP 1
005	TF	LB394	075 (081.4)	3.53	+3500 ft	-	RNP 1

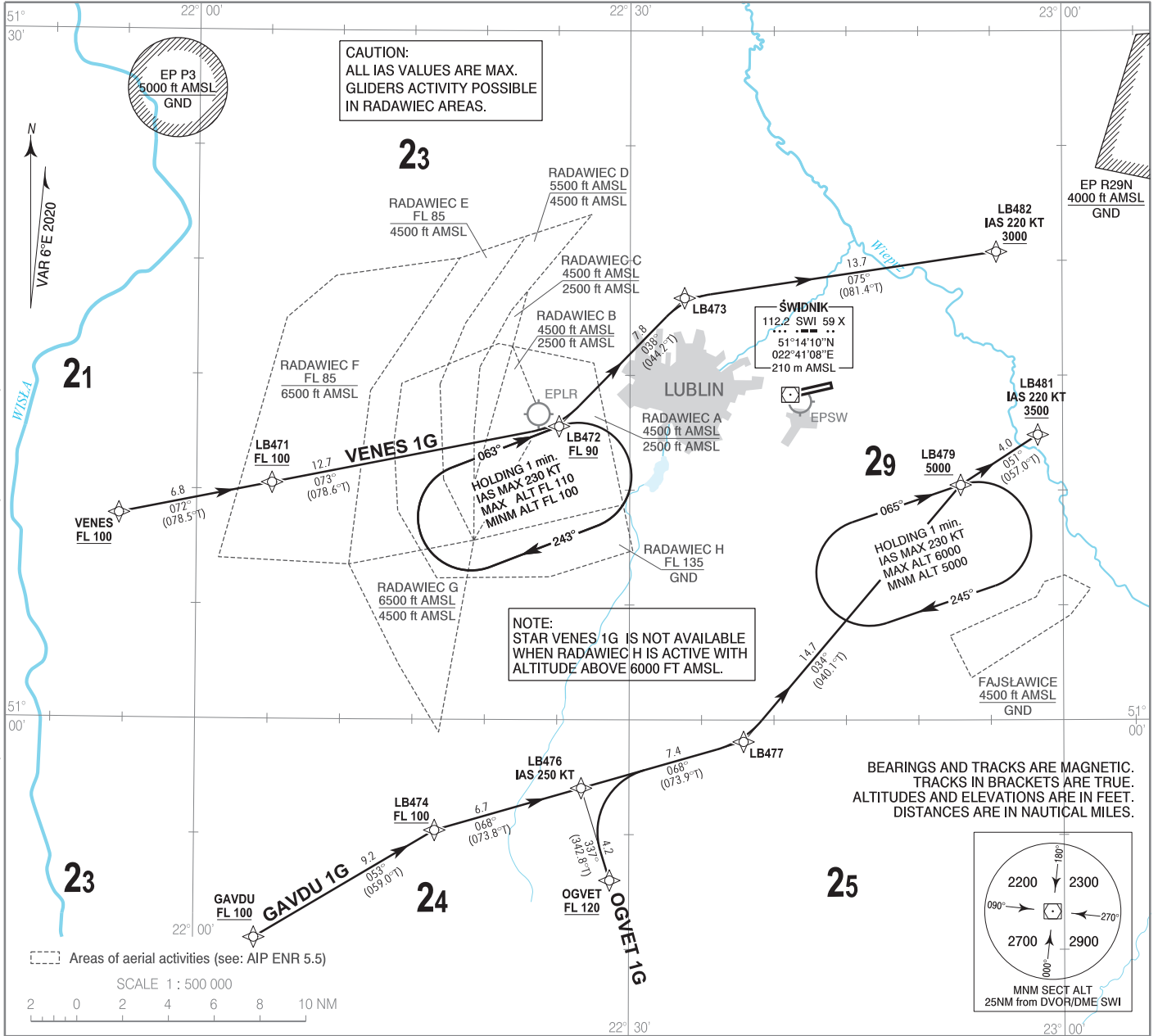


RNP 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Lublin TOWER 136.430

Lublin
RWY 25



**RNP 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

**Lublin
RWY 25**

VENES 1G

NOT AVAILABLE WHEN RADAWIEC H IS ACTIVE WITH ALTITUDE ABOVE 6000 FT AMSL

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	VENES	-	-	+FL100	-	RNP 1
002	TF	LB471	072 (078.5)	6.80	+FL100	-	RNP 1
003	TF	LB472	073 (078.6)	12.75	+FL90	-	RNP 1
004	TF	LB473	038 (044.2)	7.82	-	-	RNP 1
005	TF	LB482	075 (081.4)	13.72	+3000 ft	-220	RNP 1

GAVDU 1G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	GAVDU	-	-	+FL100	-	RNP 1
002	TF	LB474	053 (059.0)	9.16	+FL100	-	RNP 1
003	TF	LB476	068 (073.8)	6.66	-	-250	RNP 1
004	TF	LB477	068 (073.9)	7.37	-	-	RNP 1
005	TF	LB479	034 (040.1)	14.67	+5000 ft	-	RNP 1
006	TF	LB481	051 (057.0)	4.01	+3500 ft	-220	RNP 1

OGVET 1G

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	OGVET	-	-	+FL120	-	RNP 1
002	TF	LB476	337 (342.8)	4.21	-	-250	RNP 1
003	TF	LB477	068 (073.9)	7.37	-	-	RNP 1
004	TF	LB479	034 (040.1)	14.67	+5000 ft	-	RNP 1
005	TF	LB481	051 (057.0)	4.01	+3500 ft	-220	RNP 1

Elementy pola ruchu naziemnego dostępne do użytkowania przez statki powietrzne w czasie wykonywania startu:

- RWY 07L/25R;
- TWY A, C;
- APN.

W czasie procedur przy ograniczonej widzialności nie są dopuszczalne starty, lądowania oraz ruch po polu ruchu naziemnego śmigłowców na płozach z wyjątkiem śmigłowców LPR, które mogą odlatywać w następujących warunkach RVR dla progu 25:

- pora dzienna – 400 m;
- pora nocna – 800 m.

Po wylądowaniu, na prośbę załogi statku powietrznego będzie zapewniona asysta samochodu FOLLOW ME podczas kołowania z RWY na APN.

2.22.6.1 Fazy przygotowania do wprowadzenia procedur przy ograniczonej widzialności

Faza przygotowania do wprowadzenia procedur przy ograniczonej widzialności rozpoczyna się, gdy RVR przynajmniej w jednym punkcie pomiarowym zmniejszy się do 800 m i/lub podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft (90 m).

2.22.6.2 Wprowadzanie procedur przy ograniczonej widzialności

Wprowadzanie procedur przy ograniczonej widzialności następuje, gdy wartość RVR przynajmniej w jednej części pomiarowej RWY zmniejszy się poniżej 550 m i/lub podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba obniży się poniżej 200 ft (60 m).

W czasie obowiązywania procedur przy ograniczonej widzialności ruch pojazdów na polu manewrowym ogranicza się do niezbędnego minimum.

2.22.6.3 Odwołanie procedur przy ograniczonej widzialności

Odwołanie procedury przy ograniczonej widzialności następuje, gdy RVR we wszystkich częściach pomiarowych drogi startowej wzrośnie do 550 m i podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba osiągnie 200 ft (60 m) z tendencją rosnącą utrzymującą się powyżej 10 minut.

Elements of the movement area available for use by aircraft during take-off:

- RWY 07L/25R;
- TWYs A, C;
- APN.

During LVP, no skid-fitted helicopter take-offs, landings and movements on the movement area are allowed except for Medical Air Rescue helicopters which may departure in the following RVR conditions for THR 25:

- by day – 400 m;
- by night – 800 m.

After landing, a FOLLOW ME escort will be provided at the request of the flight crew when taxiing from the RWY to the APN.

LVP preparation phases

An LVP preparation phase shall be commenced when the RVR at at least one measuring point falls to 800 m and/or the base of cloud covering more than half the sky is at 300 ft (90 m) or less.

Initiation of LVP

The LVP shall be initiated when the RVR at at least one measuring portion of the RWY falls below 550 m and/or the base of cloud covering more than half the sky is at 200 ft (60 m) or less.

During LVP, the movements of vehicles on the manoeuvring area shall be reduced to the necessary minimum.

Termination of LVP

The LVP shall be terminated when the RVR at all measuring RWY portions increases to 550 m and the base of cloud covering more than half the sky reaches 200 ft (60 m) or more and a continuing improvement for more than 10 minutes is anticipated.

EPLL AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
--------------	----------------------	------------------------

2.23.1 Na powierzchni drogi startowej przed THR 07 wprowadzono oznakowanie poziome płaszczyzny do zawracania dla samolotów.

W celu ułatwienia zawracania statków powietrznych, pierwsza para lamp krawędziowych drogi startowej przy THR 07 typu zagłębionego.

Nośność nawierzchni poboczny na odcinku 75 m od THR 07 taka sama jak RWY.

2.23.2 W części południowo-wschodniej lotniska, w pobliżu trawiastej drogi startowej 07R/25L, wyznaczono trawiastą płytę postojową. Płyta przeznaczona jest dla stałych użytkowników lotniska ruchu General Aviation. Wyznaczona za pomocą niebieskich chorągiewek. Odpowiedzialność za kołowanie i utrzymanie należytej separacji pomiędzy statkami powietrznymi ponoszą użytkownicy.

Kołowanie wszystkich ACFT po zachodzie słońca na nieoświetlonej części TWY B odbywa się wyłącznie w asyście FOLLOW ME.

2.23.3 WSPÓLRZĘDNE GEOGRAFICZNE PUNKTÓW OSI DROGI KOŁOWANIA

The RWY surface before THR 07 is provided with a turn pad marking for aeroplanes.

To facilitate a backtrack manoeuvre, the first pair of the edge lights next to THR 07 are inset lights.

The strength of the runway shoulders on the first 75 m from THR 07 is the same as the strength of the RWY.

In the south-eastern part of the aerodrome, near the grass RWY 07R/25L, a grass APN is designated. The APN is intended for use by the aerodrome regular general aviation users. It is delineated by blue flags. Responsibility for the taxiing and maintaining proper separation between aircraft shall be held by the users.

Taxiing of all ACFT after sunset on the unlit part of TWY B to be conducted only with FOLLOW ME guidance.

GEOGRAPHICAL COORDINATES OF THE AXIS POINTS OF TWY

NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)	NR/NR	Szerokość geograficzna / Latitude (N)	Długość geograficzna / Longitude (E)
1	51 43 24.70	019 24 20.43	10	51 43 19.12	019 24 29.11	19	51 43 32.39	019 24 06.08
2	51 43 24.06	019 24 17.47	11	51 43 17.61	019 24 30.03	20	51 43 31.81	019 24 03.45
3	51 43 00.17	019 22 27.97	12	51 43 26.48	019 24 21.33	21	51 43 30.85	019 23 59.02
4	51 42 59.58	019 22 25.29	13	51 43 29.31	019 24 19.62	22	51 43 31.15	019 24 05.25
5	51 42 58.65	019 22 23.87	14	51 43 31.50	019 24 16.95	23	51 43 28.71	019 24 06.62
6	51 42 58.89	019 22 22.14	15	51 43 32.51	019 24 15.14	24	51 43 28.16	019 24 08.59

7	51 42 59.76	019 22 23.23		16	51 43 33.11	019 24 12.98		25	51 43 29.90	019 24 16.57
8	51 43 24.17	019 24 23.02		17	51 43 33.04	019 24 09.45		-	-	-
9	51 43 22.71	019 24 24.78		18	51 43 32.97	019 24 08.76		-	-	-

2.23.4 ZGŁASZANIE ZAUWAŻONYCH ZAGROŻEŃ

Zarządzający lotniskiem Łódź zwraca się z prośbą o zgłaszanie zauważonych zagrożeń w postaci:

- przeszkód lotniczych i możliwości powstania wzbudzonej turbulencji;
 - stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł;
 - oślepienia powodowanego dużymi, wysoce odbłaskowymi powierzchniami;
 - źródeł niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na wydajność łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozoru;
 - nielotniczych świateł naziemnych w pobliżu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgłaszane, ekranowane lub w inny sposób zmodyfikowane, tak aby wyeliminować źródło zagrożenia;
 - inne potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.
- Zgłoszenia należy przekazywać na e-mail: sms@airport.lodz.pl.

2.23.5 AKTYWNOŚĆ ZWIERZĄT W REJONIE LOTNISKA

Na lotnisku i w jego okolicach występuje wzmożona aktywność średnich i dużych ptaków.

Zalecana wzmożona czujność przy starcie i lądowaniu.

2.23.5.1 KONTROLA ODNOŚNIE WYSTĘPOWANIA ZWIERZĄT

Kontrola wykonywana jest przez służbę operacyjną lub przez sokolnika następującymi środkami/metodami: przy użyciu ptaków drapieżnych i/lub psa (w przypadku sokolnika), środków pirotechnicznych i bioakustycznych (w obu przypadkach). Po zgłoszeniu zderzenia statku powietrznego ze zwierzętami dokonywana jest kontrola drogi startowej, drogi kołowania i statku powietrznego (po lądowaniu).

2.23.5.2 RAPORTOWANIE

Każda obecność ptaków i zwierzyny naziemnej na terenie lotniska powinna zostać zgłoszona do TWR w celu usunięcia zagrożenia przez personel lotniska.

REPORTING OF IDENTIFIED HAZARDS

The administration of Łódź aerodrome asks for reporting identified hazards such as:

- aeronautical obstacles and possible induced turbulence;
- hazardous, confusing or misleading lights;
- dazzle created by large highly reflective surfaces;
- sources of invisible radiation or presence of mobile or fixed objects which may disturb aeronautical communications, navigation and surveillance systems or negatively affect their efficiency;
- non-aeronautical ground-based lights close to the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be reported, screened or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard;
- other potential hazards to the safety of air traffic.

Reports are to be sent to the e-mail address: sms@airport.lodz.pl.

WILDLIFE ACTIVITY AROUND THE AERODROME

Increased activity of medium and large birds is observed at and in the vicinity of the aerodrome.

Enhanced vigilance is advised during take-off and landing.

WILDLIFE CONTROL

Wildlife control is carried out by the operational service or falconer using the following measures/methods: predatory birds and/or a dog (in the case of falconer), pyrotechnics or bio-acoustics (in both cases). After a wildlife strike report, a check of the runway, taxiway and aircraft (after landing) is carried out.

REPORTING

Any presence of birds and ground wildlife at the aerodrome should be reported to TWR so that the hazard is removed by aerodrome staff.

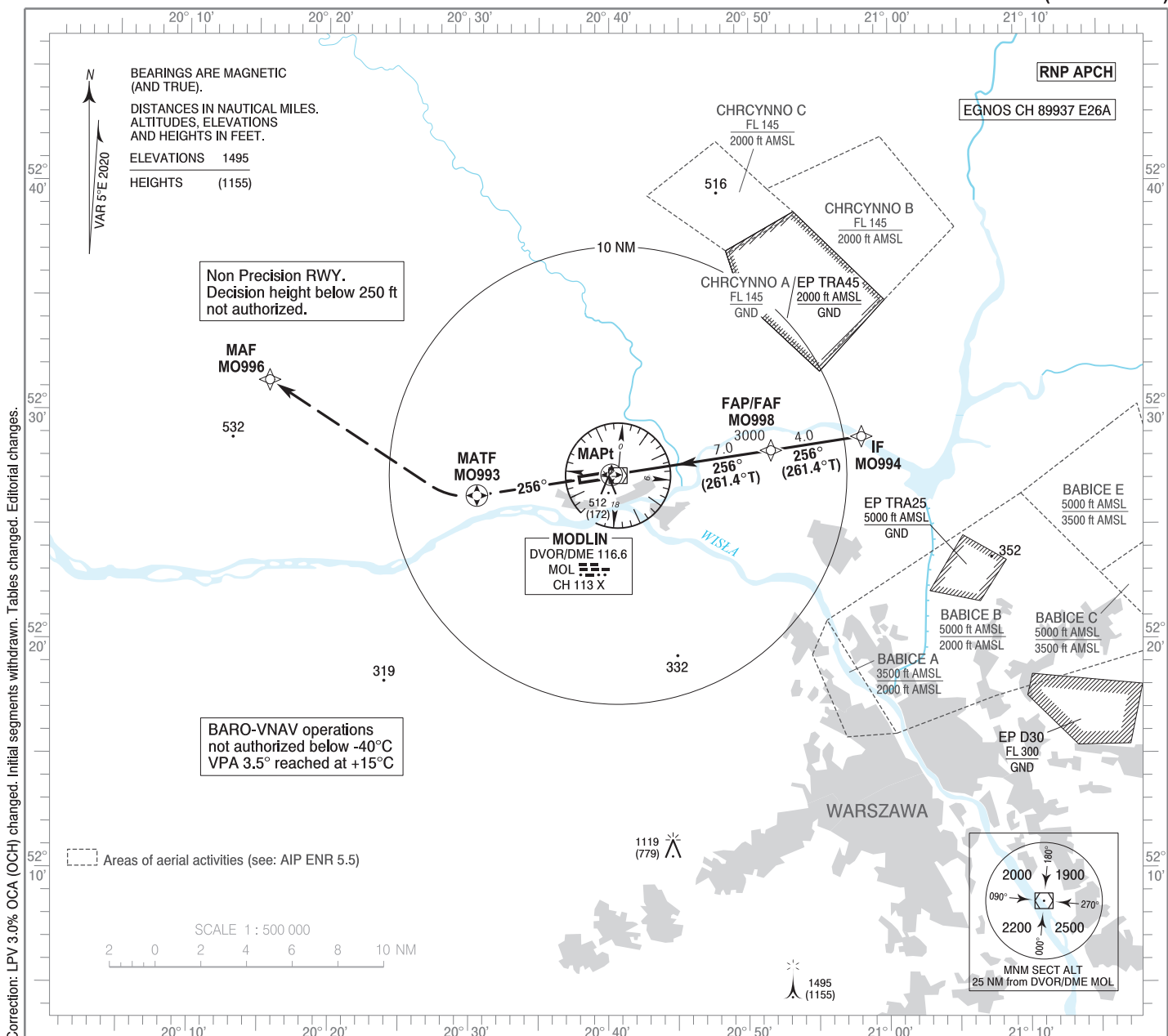
EPLL AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPLL 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPLL 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 07/25 RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 07/25 RNP 1 (GNSS) Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPLL 4-2-1-0	RWY 07	RWY 07
AD 2 EPLL 4-2-2-0	RWY 25	RWY 25
AD 2 EPLL 5-2-1	Mapa obszaru kontrolowanego lotniska - ICAO Trasy dolotowe i tranzytowe TMA ŁÓDŹ RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	Area Chart - ICAO Arrival and Transit Routes - ICAO TMA ŁÓDŹ RNP 1 (GNSS) Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPLL 5-3-1-0	RWY 07	RWY 07
AD 2 EPLL 5-3-2-0	RWY 25 Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	RWY 25 Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPLL 6-1-1	ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)	ILS or LOC RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLL 6-2-1	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLL 6-2-3	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLL 6-6-1-1	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 07 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLL 6-6-2-1	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 25 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPLL 7-2-1	Trasy dolotowe i odlotowe VFR	VFR Arrival and Departure Routes

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 344 ft
THR RWY 26 ELEV 340 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 26

Warszawa APPROACH 125.055, 128.805, 129.380, 135.930
Modlin TOWER 123.930

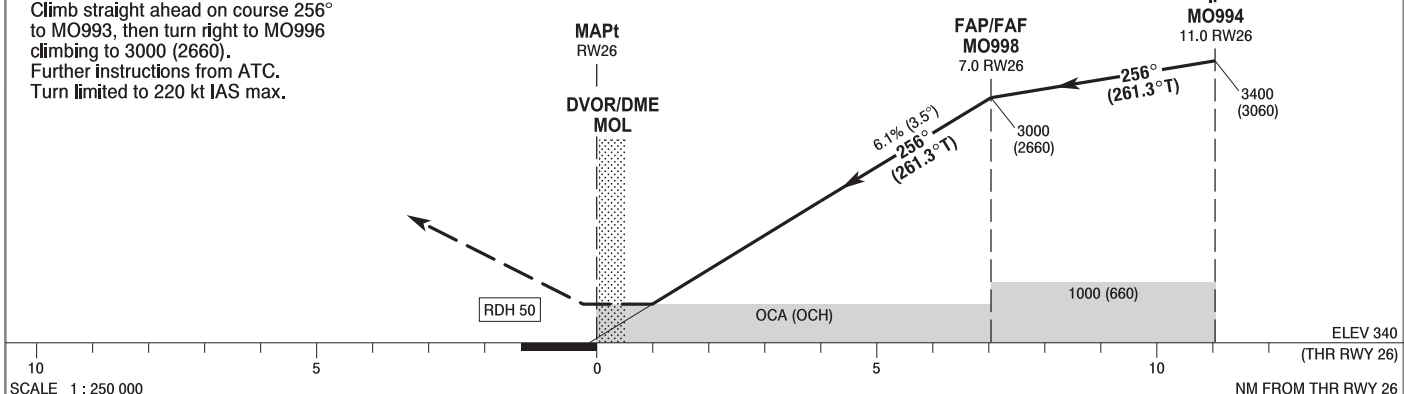
**Warszawa / Modlin
RNP
RWY 26 (CAT A/B/C/D)**



MISSED APPROACH

Climb straight ahead on course 256° to MO993, then turn right to MO994 climbing to 3000 (2660). Further instructions from ATC. Turn limited to 220 kt IAS max.

TRANSITION ALTITUDE 6500



OCA (OCH)		A	B	C	D	Distance FAF - MAPt 7.0 NM							
Straight - in	LPV 2.5%*	640 (300)	654 (314)	664 (324)	677 (337)	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
	LPV 3.0%*	522 (182)	537 (197)	546 (206)	560 (220)	Time	min : s	5 : 17	4 : 14	3 : 31	3 : 01	2 : 38	2 : 21
	LNAV / VNAV 2.5%*	680 (340)	690 (350)	700 (360)	710 (370)	Rate of descent	ft / min	490	620	740	860	990	1110
	LNAV / VNAV 3.0%*	620 (280)	630 (290)	640 (300)	650 (310)								
	LNAV	760 (420)	760 (420)	760 (420)	760 (420)	Final approach distance/altitude (height)							
Circling (OCH AAL)**	810 (466)	840 (496)	940 (596)	1040 (696)	Distance			6	4	2			
*MNM MA climb gradient **Circling north of aerodrome only.					Altitude (height)			2620 (2280)	1880 (1540)	1140 (800)			

**WARSZAWA / Modlin
RNP
RWY 26 (CAT A/B/C/D)**

EPMO RNP RWY 26 FROM MO994

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	VPA/TCH	NAV SPEC
001	IF	MO994	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
002	TF	MO998	-	256 (261.36)	4.00	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH
003	TF	RW26	Y	256 (261.41)	7.04	-	@390 ft	-	-3.5°/50	RNP APCH
004	CF	MO993	Y	256 (261.29)	5.95	R	-	-220	-	RNP APCH
005	DF	MO996	-	-	-	-	+3000 ft	-220	-	RNP APCH

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
	MO994 (IF)	52 28 50.3 N
MO998 (FAP/FAF)	52 28 14.1 N	020 51 35.1 E
RW26 (MAPt)	52 27 10.5 N	020 40 12.1 E
MO993 (MATF)	52 26 16.0 N	020 30 35.1 E
MO996 (MAF)	52 31 18.5 N	020 15 46.5 E

EPRZ AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI I NAZWA LOTNISKA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
EPRZ - Rzeszów - Jasionka		

EPRZ AD 2.2	DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
-------------	--	--

1.	ARP - współrzędne i lokalizacja 50 06 36 N 022 01 08 E - ARP na osi RWY w odległości 1249 m na wschód od THR 09 i 1951 m na zachód od THR 27.	ARP - coordinates and site at AD 50 06 36 N 022 01 08 E - ARP along RWY axis, located 1249 m east FM THR 09 and 1951 m west FM THR 27.
2.	Odległość, kierunek od miasta 7.8 km (4.2 NM) BRG 010° GEO	Direction and distance from city 7.8 km (4.2 NM) BRG 010° GEO
3.	Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia 693 ft/26.6°C	Elevation/Reference temperature 693 ft/26.6°C
4.	Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska 115 ft	Geoid undulation at AD ELEV PSN 115 ft
5.	Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka 7°E (2021)/ 8'E	MAG VAR/Annual change 7°E (2021)/ 8'E
6.	Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, AFS, e-mail, adres strony internetowej Port Lotniczy "Rzeszów - Jasionka" Sp. z o. o. Jasionka 942 36-002 Jasionka Tel.: +48-17-717-8649 Tel.: +48-17-717-8612 +48-17-852-0709 (faks) E-mail: rzeszowairport@rzeszowairport.pl www.rzeszowairport.pl	AD Administration, address, telephone, telefax, AFS, e-mail address, website address "Rzeszów - Jasionka" Airport Ltd. Jasionka 942 36-002 Jasionka Phone:+48-17-717-8649 Phone:+48-17-717-8612 Fax:+48-17-852-0709 E-mail: rzeszowairport@rzeszowairport.pl www.rzeszowairport.pl
7.	Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR) IFR/VFR	Types of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
8.	Uwagi <u>Infolinia</u> Tel.: +48-17-717-8611 Tel.: +48-17-717-0800 Tel.: +48-17-852-0081 e-mail: rzeszowairport@rzeszowairport.pl <u>Airport Handling / EPRZ</u> Tel.: +48-17-717-8638 OPS tel. kom.: +48-601-966-733 GA tel. kom.: +48-697-503-211 e-mail: ops@rzeszowairport.pl SITA: RZECPHX <u>Airport Cargo / EPRZ</u> Tel.: +48-17-717-8669 Tel. kom.: +48-693-840-918 e-mail: cargarze@rzeszowairport.pl <u>TWR</u> Tel.: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672 Faks: +48-17-227-7679, +48-81-452-7679 e-mail: twr.rzeszow@pansa.pl <u>ARO</u> Tel.: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 Faks: +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 <u>ATIS</u> RWY Report EPRZ Tel.: +48-22-574-7657 <u>Punkt pobierania opłat lotniskowych i handlingowych</u> Tel.: +48-17-717-8667 Tel. kom.: +48-697-100-134 e-mail: fakturowanie@rzeszowairport.pl <u>Sprzedaż usług lotniskowych</u> Tel.: +48-17-717-8708 Tel. kom.: +48-667-801-587 e-mail: aviationsales@rzeszowairport.pl	Remarks <u>Helpline</u> Phone: +48-17-717-8611 Phone: +48-17-717-0800 Phone: +48-17-852-0081 e-mail: rzeszowairport@rzeszowairport.pl <u>Airport Handling / EPRZ</u> Phone: +48-17-717-8638 OPS mobile: +48-601-966-733 GA mobile: +48-697-503-211 e-mail: ops@rzeszowairport.pl SITA: RZECPHX <u>Airport Cargo / EPRZ</u> Phone: +48-17-717-8669 Mobile: +48-693-840-918 e-mail: cargarze@rzeszowairport.pl <u>TWR</u> Phone: +48-17-227-7672, +48-81-452-7672 Fax: +48-17-227-7679, +48-81-452-7679 e-mail: twr.rzeszow@pansa.pl <u>ARO</u> Phone: +48-22-574-7173, +48-81-452-7173 Fax: +48-22-574-7188, +48-81-452-7188 <u>ATIS</u> RWY Report EPRZ Phone: +48-22-574-7657 <u>Airport Charges Office</u> Phone: +48-17-717-8667 Mobile: +48-697-100-134 e-mail: fakturowanie@rzeszowairport.pl <u>Aviation Sales Representative</u> Phone: +48-17-717-8708 Mobile: +48-667-801-587 e-mail: aviationsales@rzeszowairport.pl

EPRZ AD 2.13	DŁUGOŚCI DEKLAROWANE	DECLARED DISTANCES
---------------------	-----------------------------	---------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
09	3200	3260	3200	3200
27	3200	3600	3200	3192

EPRZ AD 2.13.1	DŁUGOŚCI DEKLAROWANE TORA, TODA I ASDA DLA PROCEDUR "INTERSECTION TAKE OFF"	DECLARED DISTANCES TORA, TODA AND ASDA FOR "INTERSECTION TAKE OFF" PROCEDURES
-----------------------	--	--

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)
1	2	3	4	5
09	D1	1369	1429	1369
09	C1	1685	1745	1685
27	D1	1855	2255	1855
27	C1	1539	1939	1539

Uwagi	Remarks
Wszystkie odległości mierzone zgodnie z GM1 ADR.OPS.A.005 do rozporządzenia Komisji UE 139/2014.	All distances are measured in accordance with GM1 ADR.OPS.A.005 to the Commission Regulation (EC) No 139/2014.

EPRZ AD 2.14	ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
---------------------	--	-------------------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progów THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
09	ALPA-ATA, cat. I	900 m LIH SFL 30 m - 900 m	G	NIL	PAPI 3° left	51 dla/for B738	NIL
27	ALPA-ATA, cat. II	900 m LIH SFL 300 m - 900 m	G	G	PAPI 3° left	61 dla/for B738	900 m

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		LEN Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
09	3200 m / 15 m	FM 0 - 2300 m: W FM 2300 - 2900 m: R/W FM 2900 - 3200 m: R LIH	3200 m / 60 m	FM 0 - 2600 m: W FM 2600 m - 3200 m: Y LIH	R	NIL
27	3200 m / 15 m	FM 0 - 2300 m: W FM 2300 - 2900 m: R/W FM 2900 - 3200 m: R LIH	3200 m / 60 m	FM 0 - 2600 m: W FM 2600 m - 3200 m: Y LIH	R	NIL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPRZ AD 2.15	INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
---------------------	--	---

1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej NIL	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation NIL
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru LDI: NIL / Anemometr: patrz pkt 2.10.	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT LDI: NIL / Anemometer: see point 2.10.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania Krawędziowe: Wszystkie TWY z wyjątkiem TWY: G, Z. Trzy stopnie intensywności. LIM Światła osi: Wszystkie TWY z wyjątkiem TWY: G, Z. Trzy stopnie intensywności. LIM	TWY edge and centre line lighting Edge: All TWYs excluding TWYs: G, Z. Three stages of intensity. LIM Centre line lighting: All TWYs excluding TWYs: G, Z. Three stages of intensity. LIM
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania Zasilanie rezerwowe zgodne z wymaganiami ICAO.	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply conforms with ICAO requirements.

Podczas parkowania na stanowisku nr 4 należy obserwować wyświetlacz i sprawdzić, czy system wskazuje właściwy typ samolotu. Wyświetlenie się żółtego pola wskaźnika zbliżania (segment C) wskazuje wykrycie samolotu przez system. Następnie należy kołować zgodnie ze wskazaniami strzałek oraz reagować na pojawiające się komunikaty. W odległości 30 m od miejsca zatrzymania system będzie wskazywał pozostały do przebycia dystans poprzez wygaszanie kolejnych rzędów LED. Osiągnięcie właściwej pozycji zatrzymania sygnalizuje pojawienie się komunikatu STOP, następnie po kilku sekundach pojawi się komunikat OK.

2.20.7 INNE WYMAGANIA

Lotnisko dostępne dla lotów nierozkładowych oraz General Aviation po otrzymaniu potwierdzenia obsługi handlingowej. Kontakt z agentem handlingowym w EPRZ AD 2.4 pkt. 7.

Restrykcje nie dotyczą lotów szkolnych oraz ze statusem: HOSP, SAR, HUM, EMERG, HEAD.

Niedozwolone jest lądowanie poza godzinami pracy lotniska Rzeszów-Jasionka (EPRZ).

Wszystkie osoby wykonujące czynności służbowe w polu ruchu naziemnego są zobowiązane do noszenia jaskrawych górnych części wierzchniej garderoby lub kamizelek koloru tylko żółtego lub pomarańczowego, z elementami odbłaskowymi.

Uruchamianie silników statków powietrznych przed zakończeniem obsługi naziemnej zabronione.

During parking on stand No. 4, observe the display and check if the proper aircraft type is indicated by the system. The yellow field approach indicator (segment C) indicates identification of an aeroplane by the system. Then taxi in accordance with indications of the arrows and respond to the displayed messages. Within a distance of 30 m from the stop position the system will indicate the distance left by turning off subsequent rows of LEDs. Reaching a correct stop position is indicated by displaying a STOP message, then, after a few seconds, an OK message will be shown.

OTHER REQUIREMENTS

The aerodrome shall be available for non-scheduled and General Aviation flights following confirmation by the handling service. Contact details of the handling agent can be found at EPRZ AD 2.4 item 7.

The restrictions do not apply to training flights and flights with: HOSP, SAR, HUM, EMER or HEAD status.

Outside operational hours of Rzeszów-Jasionka (EPRZ) aerodrome landing is prohibited.

All persons discharging their duties within the aerodrome movement area are obliged to wear distinctive yellow or orange tops of their outdoor clothing or vests, with fluorescent elements.

Engine start-up before the completion of ground handling is prohibited.

EPRZ AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
	NIL	NIL

EPRZ AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES
--------------	----------------	-------------------

2.22.1 PROCEDURY DLA LOTÓW IFR

W TMA RZESZÓW proceduralna służba kontroli jest zapewniona. Radarowa służba kontroli zbliżania NIE jest zapewniana. Wektorowanie radarowe jest niedostępne.

W TMA RZESZÓW obowiązują procedury SID i STAR według nawigacji RNP 1 dla RWY 09 oraz RWY 27 lotniska Rzeszów-Jasionka. Procedury RNP STAR kończą się w punktach IAF procedur podejścia według wskazań przyrządów dla RWY 09 i RWY 27.

Procedury SID i STAR w TMA RZESZÓW zaprojektowane zostały według kryteriów dla PBN RNP 1. W celu wykonywania procedur bez ograniczeń wymagane jest dopuszczenie do wykonywania operacji RNP 1.

Statki powietrzne niezdolne do wykonania operacji RNP 1 powinny ten fakt zgłosić przy pierwszym kontakcie radiowym z ATC.

W procedurach SID RNP 1 w TMA RZESZÓW przyjęto parametry przechylenia w zakręcie (AOB) zgodne z PANS-OPS (ICAO Doc 8168 tom II, część 1, sekcja 3, rozdział 3, dodatek 3) czyli: 15° do 1000 ft nad DER ELEV, 20° powyżej 1000 ft do 3000 ft nad DER ELEV i 25° powyżej 3000 ft nad DER ELEV. Dotyczy wszystkich SID dla EPRZ.

Informacje dotyczące planowania wysokości lotu: załogi statków powietrznych powinny brać pod uwagę możliwość otrzymania zezwolenia na zniżanie zgodnie z ograniczeniami wysokości podanymi na mapach procedur STAR. Bieżące zezwolenie na zniżanie będzie podane przez ATC. W miarę możliwości należy stosować technikę CDA.

Należy zachować ostrożność z uwagi na duży ruch VFR w CTR i TMA EPRZ.

2.22.2 PROCEDURY UTRATY ŁĄCZNOŚCI

2.22.2.1 ODLATUJĄCY RUCH IFR

a) Procedura utraty łączności dla lotów wykonywanych według SID.

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot według przydzielonego i potwierdzonego SID do ostatnio przydzielonego i potwierdzonego poziomu lotu. Po minięciu ostatniego punktu procedury SID, zastosować ogólną procedurę utraty łączności dla FIR EPWW.

IFR FLIGHT PROCEDURES

Within the RZESZÓW TMA procedural approach control service is provided. Radar approach control service is NOT provided. Radar vectoring is unavailable.

Within the Rzeszów TMA RNP 1 SID and STAR procedures for RWY 09 and RWY 27 at Rzeszów-Jasionka aerodrome are applicable. The RNP STAR procedures terminate at the IAFs of the instrument approach procedures for RWY 09 and RWY 27.

The SID and STAR procedures within the RZESZÓW TMA were designed in accordance with PBN RNP 1 criteria. The procedures may be flown without restrictions only by aircraft approved for RNP 1 operations.

Aircraft incapable of conducting RNP 1 operations should report this to ATC during the initial contact.

For the RNP 1 SID procedures within the RZESZÓW TMA, the angle of bank (AOB) taken into consideration is in accordance with PANS-OPS (ICAO Doc 8168, Vol. II) Part I, Section 3, Chapter 3, Appendix 3. That is: 15° up to 1000 ft over DER ELEV, 20° above 1000 ft up to 3000 ft over DER ELEV and 25° above 3000 ft over DER ELEV. It is applicable to all SIDs for EPRZ.

Level planning information: flight crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on the STAR charts. The current descent clearance will be issued by ATC. If possible, a CDA technique should be applied.

Due to a high volume of VFR traffic within the EPRZ CTR and TMA caution shall be exercised.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURES

OUTBOUND IFR TRAFFIC

a) Radio communication failure procedure for flights on SIDs.

Set the transponder to 7600. Continue on the assigned and confirmed SID to the last assigned and acknowledged flight level. After passing the last SID point, general radio communication failure procedures for EPWW FIR shall be used.

b) Procedura utraty łączności podczas wykonywania lotów innych niż według SID.

Ustawić transponder na kod 7600. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC do ostatniego przydzielonego i potwierdzonego poziomu lotu. Po minięciu granicy TMA RZESZÓW, zastosować ogólne procedury utraty łączności dla FIR EPWW.

2.22.2.2 PRZYLATUJĄCY RUCH IFR

Ustawić transponder na kod 7600. Utrzymywać ostatnio przydzieloną i potwierdzoną wysokość bezwzględną lotu. Kontynuować lot zgodnie z ostatnim zezwoleniem ATC do przydzielonego IAF podejścia.

- Jeśli a/c jest w stanie wykonać podejście z ostatnio przydzielonej i potwierdzonej wysokości, to po minięciu IAF rozpoczyna opublikowaną dogodną procedurę podejścia i lądowanie.
- W przypadku ostatniej przydzielonej wysokości uniemożliwiającej wykonanie podejścia, statek powietrzny po minięciu przydzielonego IAF skieruje się bezpośrednio do DVOR/DME RSW, utrzymując ostatnio przydzielony poziom. W ciągu 3 minut a/c zniża nad pomocą do wysokości 5000 ft AMSL i po upływie tego czasu wykonuje dołot do najdogodniejszego IAF i rozpoczyna opublikowaną dogodną procedurę podejścia i lądowanie.

2.22.3 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

2.22.3.1 Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR RZESZÓW/Jasionka:

BRAVO 49 59 02 N 021 56 40 E Boguchwała

GOLF 49 59 02 N 022 24 05 E Kańczuga (zachodnia strona miejscowości)

HOTEL 50 01 10 N 022 15 34 E
Skrzyżowanie w miejscowości Granica

KILO 50 14 46 N 021 47 12 E
Kolbuszowa (wschodnia strona miejscowości)

MIKE 50 14 57 N 022 07 19 E
Sokołów Małopolski (północna strona miejscowości)

NOVEMBER 50 10 00 N 022 02 00 E
Wysoka Głogowska (północna strona miejscowości)

QUEBEC 50 02 21 N 022 04 09 E
Krasne (centrum handlowe w miejscowości)

TANGO 49 58 22 N 022 02 02 E
Tyczyn (północna strona miejscowości)

WHISKEY 50 03 52 N 021 43 52 E
Sędziszów Małopolski (wschodnia strona miejscowości)

YANKEE 50 03 57 N 021 55 38 E
Świlcza (skrzyżowanie drogi ekspresowej S19 z DK94)

2.22.3.2 Dołoty i odloty VFR (patrz AD 2 EPRZ 7-2-1) do/z lotniska Rzeszów - Jasionka odbywają się po trasach opisanych poniżej.

TRASY PÓŁNOCNE

Wydanie zezwolenia na lot opublikowaną standardową trasą dołotową VFR jest równoznaczny z wydaniem zezwolenia na wlot w przestrzeń kontrolowaną.

Punkty KILO, MIKE, NOVEMBER są obowiązkowymi punktami meldowania.

W przypadku braku zezwolenia na wlot w CTR statek powietrzny oczekuje nad punktem KILO oraz MIKE zgodnie z opublikowanym holdingiem na wysokości 2000 ft AMSL do czasu uzyskania dalszych instrukcji ATC.

W przypadku braku zezwolenia na wejście w krąg do lądowania statek powietrzny oczekuje nad punktem NOVEMBER zgodnie z opublikowanym holdingiem, do czasu uzyskania dalszych instrukcji od ATC.

Trasy dołotowe i odlotowe VFR do/z RWY 08R/26L i 08L/26R są tożsame z trasami dołotowymi i odlotowymi do/z RWY 09/27, natomiast kształt kręgu nadlotniskowego powinien odpowiadać używanej RWY.

Wyznaczone standardowe trasy dołotowe/odlotowe VFR są obligatoryjne również dla ruchu dołotowego i odlotowego do lotniska EPRJ.

1. KILO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

b) Radio communication failure procedure during flights other than on SIDs.

Set the transponder to 7600. Continue according to the last ATC clearance for the last assigned and acknowledged flight level. After passing RZESZÓW TMA boundary, general radio communication failure procedures for EPWW FIR shall be used.

INBOUND IFR TRAFFIC

Set the transponder to 7600. Maintain the last assigned and acknowledged altitude. Continue according to the last ATC clearance for assigned IAF approach.

- If a/c can execute approach from the last assigned and acknowledged altitude, after passing IAF the published suitable approach and landing procedures shall be commenced.

- In case of the last assigned altitude which makes it impossible to execute approach, aircraft after passing the assigned IAF shall proceed directly to DVOR/DME RSW maintaining the last assigned flight level. Within 3 minutes a/c descends over the no-aid to 5000 ft AMSL and after this time executes approach to the most convenient IAF and commences published suitable approach and landing procedures.

VFR FLIGHT PROCEDURES

List of VFR navigation points used for arrival/departure at/from RZESZÓW/Jasionka CTR:

BRAVO 49 59 02 N 021 56 40 E Boguchwała

GOLF 49 59 02 N 022 24 05 E Kańczuga (west side of the town)

HOTEL 50 01 10 N 022 15 34 E
Intersection in Granica

KILO 50 14 46 N 021 47 12 E
Kolbuszowa (eastern side of the town)

MIKE 50 14 57 N 022 07 19 E
Sokołów Małopolski (northern side of the town)

NOVEMBER 50 10 00 N 022 02 00 E
Wysoka Głogowska (northern side of the town)

QUEBEC 50 02 20 N 022 04 08 E
Krasne (shopping centre in the village)

TANGO 49 58 22 N 022 02 02 E
Tyczyn (northern side of the town)

WHISKEY 50 03 52 N 021 43 52 E
Sędziszów Małopolski (eastern side of the town)

YANKEE 50 03 57 N 021 55 38 E
Świlcza – road intersection of expressway S19 and road DK94

VFR arrivals and departures (see AD 2 EPRZ 7-2-1) at/from Rzeszów - Jasionka aerodrome are conducted along the routes described below.

NORTHERN ROUTES

Being issued a clearance to fly via a published standard arrival VFR route shall be treated as a clearance to enter controlled airspace.

KILO, MIKE, NOVEMBER are compulsory reporting points.

When no clearance to enter the CTR has been issued, an aircraft shall hold at KILO and MIKE in accordance with the published holding pattern at an altitude of 2000 ft AMSL until further ATC instructions.

When no clearance to enter the circuit pattern for landing has been issued, an aircraft shall hold at NOVEMBER in accordance with the published holding pattern until further ATC instructions.

The VFR arrival and departure routes for RWY 08R/26L and 08L/26R are coincident with those for RWY 09/27 while the circuit pattern shall be adequate for the RWY in use.

The designated standard VFR arrival/departure routes are mandatory also for traffic arriving/departing at/from EPRJ aerodrome.

KILO VFR STD DEPARTURE 1500 FT AMSL

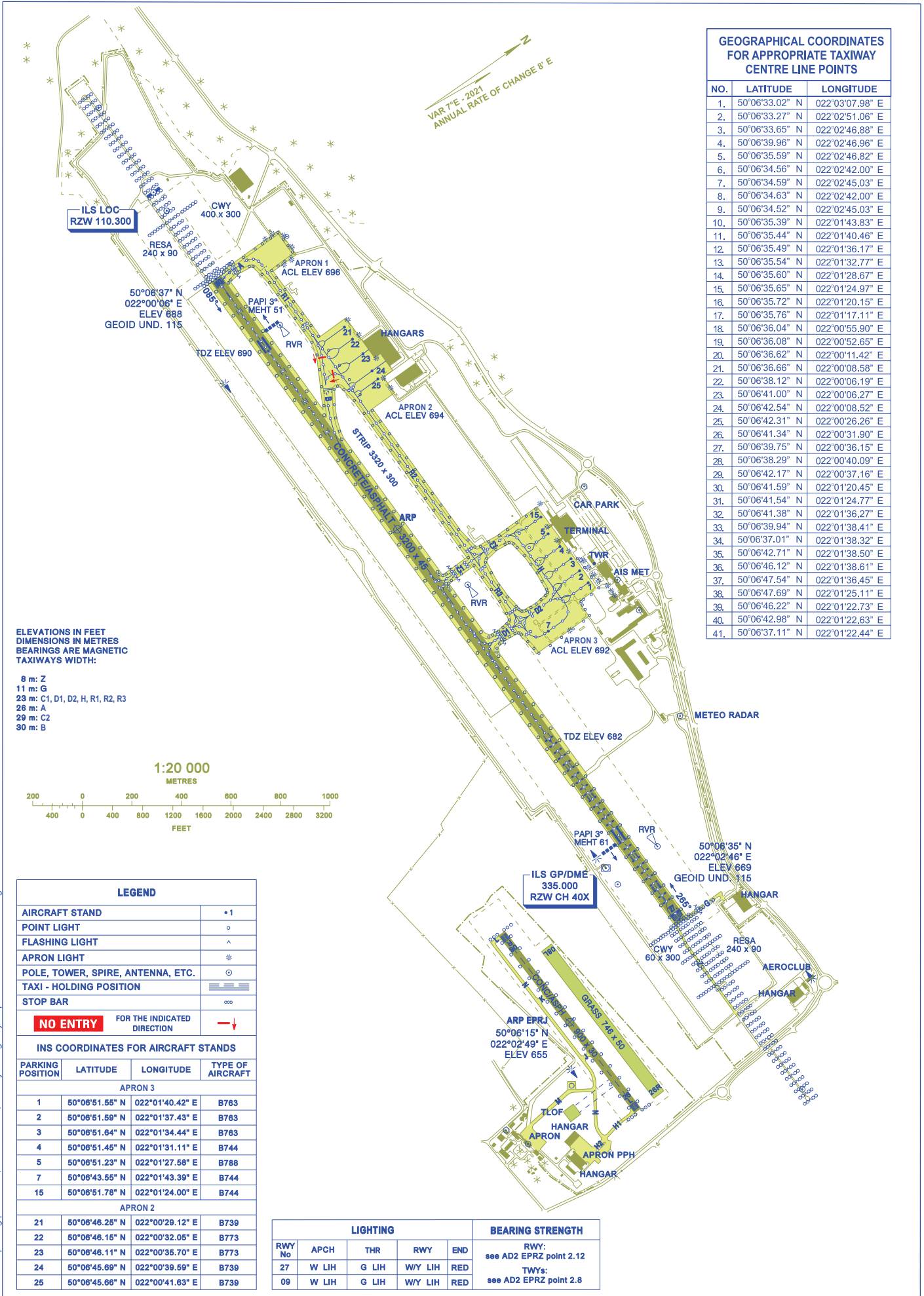
AERODROME CHART - ICAO

50°06'36" N
022°01'08" E

ELEV 693 ft
GEOID UND. 115 ft

Rzeszów DELIVERY 121.805
Rzeszów TOWER 126.805
ATIS 124.955

Rzeszów – Jasionka



Correction: parking positions 6, 8-14 removed, runway emergency strip removed & editorial changes

EPSY AD 2.5	UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW	PASSENGER FACILITIES
1.	Hotele W Szczytnie, Olsztynie i Warchałach.	Hotels In Szczytno, Olsztyn and Warchały.
2.	Restauracje Restauracje w Szczytnie i Olsztynie.	Restaurants Restaurants in Szczytno and Olsztyn.
3.	Środki transportu Szynobus (stacja przy terminalu), taksówki, wypożyczalnia samochodów, komunikacja miejska PKS, busy Olsztyn-Warszawa.	Transportation Train (next to the terminal), taxi, car rental, Polish bus transport operator (PKS), Olsztyn-Warszawa buses.
4.	Pomoc medyczna Pierwsza pomoc przedmedyczna na lotnisku. Szpitale, pogotowie, poradnie specjalistyczne w mieście Szczytno.	Medical facilities First-aid room at the AD. Hospitals, emergency ambulance service, specialist clinics in Szczytno.
5.	Usługi bankowe i pocztowe W Szczytnie i Olsztynie. Bankomat w terminalu pasażerskim.	Bank and Post office In Szczytno and Olsztyn. Cash dispenser at the passenger terminal.
6.	Informacja turystyczna Lokalna Organizacja Turystyczna Powiatu Szczywieńskiego, tel.: +48-89-676-0999	Tourist office The Tourist Office for the Szczywieński District, phone: +48-89-676-0999
7.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPSY AD 2.6	SŁUŻBY RATOWNICZE I PRZECIWPOŻAROWE	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
1.	Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej CAT 5 ICAO (CAT 7 ICAO O/R, okres oczekiwania 2h)	Aerodrome category for fire fighting CAT 5 ICAO (CAT 7 ICAO O/R, waiting time 2h)
2.	Wyposażenie ratownicze pojazd ratowniczo-gaśniczy - 2; pojazd operacyjny - 1.	Rescue equipment rescue and fire fighting vehicle - 2; operational vehicle - 1.
3.	Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych Maksymalnie do MTOW 5700 kg.	Capability for removal of disabled aircraft Up to MTOW of 5700 kg.
4.	Uwagi Lotniskowa Służba Ratowniczo-Gaśnicza Tel./faks: +48-89-544-3473 E-mail: lsrg@mazuryairport.pl	Remarks Aerodrome Rescue and Fire Fighting Service Phone/fax: +48-89-544-3473 E-mail: lsrg@mazuryairport.pl

EPSY AD 2.7	OCENA WARUNKÓW NA DRODZE STARTOWEJ I RAPORTOWANIE ORAZ PLAN ODŚNIEŻANIA	RUNWAY SURFACE CONDITION ASSESSMENT AND REPORTING AND SNOW PLAN
1.	Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania oczyszczarka ciągniona - 4, oczyszczarka/polewaczka/posypywarka - 1, plug wirnikowy - 1, polewaczko-zraszarka - 1, mała oczyszczarka - 1, zestaw do oczyszczania lamp lotniskowych - 1.	Type(s) of clearing equipment towable runway sweeper - 4, runway sweeper/sprayer/sprinkler - 1, rotary plough - 1, sprinkler - 1, small cleaner - 1, cleaning kit for aerodrome lamps - 1.
2.	Kolejność oczyszczania 1. RWY w użyciu, 2. TWY B, 3. APN 1, 4. pozostałe TWY, 5. pozostałe APN, 6. drogi serwisowe. W razie zaistnienia specjalnych okoliczności, wymieniona wyżej kolejność może ulec zmianie, z wyjątkiem drogi startowej w użyciu.	Clearance priorities 1. RWY in use, 2. TWY B, 3. APN 1, 4. other TWYs, 5. other APNs, 6. service roads. Due to special local circumstances, the above described sequence may be changed with the exception of runway in use.
3.	Użycie materiałów do oczyszczania pola ruchu naziemnego Do odladzania powierzchni lotniska stosuje się: - KFOR - mrówczan potasu płyn; - NAFO - mrówczanu sodu granulat.	Use of material for movement area surface treatment The following are used for de-icing the surface of the aerodrome: - KFOR - potassium formate liquid; - NAFO - sodium formate granules.
4.	Drogi startowe specjalnie przygotowane do warunków zimowych NIL	Specially prepared winter runway NIL
5.	Uwagi Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM. Urządzenia do pomiaru współczynnika hamowania: VERICOM RFM4000X Runway Friction Meter.	Remarks Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM. Braking rate measuring devices: VERICOM RFM4000X Runway Friction Meter.

EPSY AD 2.8	DANE DOTYCZĄCE PŁYT POSTOJOWYCH, DRÓG KOŁOWANIA ORAZ LOKALIZACJI/POZYCJI PUNKTÓW SPRAWDZANIA	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA
1.	Oznaczenie, rodzaj nawierzchni i nośność płyt postojowych APN 1 - CONC, PCN 58 R/A/W/T APN 2 HELI - CONC/ASPH, PCN 35 F/B/X/T APN 3 - CONC, PCN 30 R/B/X/T APN 4 - CONC, PCN 30 R/B/X/T	Designation, surface and strength of aprons APN 1 - CONC, PCN 58 R/A/W/T APN 2 HELI - CONC/ASPH, PCN 35 F/B/X/T APN 3 - CONC, PCN 30 R/B/X/T APN 4 - CONC, PCN 30 R/B/X/T
2.	Oznaczenie, szerokość, rodzaj i nośność nawierzchni dróg kołowania TWY B - 26.0 m, CONC/ASPH, PCN 63 F/B/X/T (dla samolotów o kodzie C) TWY P - 10.5 m, CONC, PCN 30 R/B/X/T (dla samolotów o kodzie A z napędem śmigłowym) TWY R - 10.5 m, CONC, PCN 30 R/B/X/T (dla samolotów o kodzie A z napędem śmigłowym) TWY S - 10.0 m, NIL TWY T1 - 10.5 m, CONC, PCN 30 R/B/X/T (dla samolotów o kodzie A z napędem śmigłowym) TWY T2 - 10.5 m, CONC, PCN 30 R/B/X/T (dla samolotów o kodzie A z napędem śmigłowym)	Designation, width, surface and strength of taxiways TWY B - 26.0 m, CONC/ASPH, PCN 63 F/B/X/T (reference code C aircraft) TWY P - 10.5 m, CONC, PCN 30 R/B/X/T (reference code A propeller-driven aeroplanes) TWY R - 10.5 m, CONC, PCN 30 R/B/X/T (reference code A propeller-driven aeroplanes) TWY S - 10.0 m, NIL TWY T1 - 10.5 m, CONC, PCN 30 R/B/X/T (reference code A propeller-driven aeroplanes) TWY T2 - 10.5 m, CONC, PCN 30 R/B/X/T (reference code A propeller-driven aeroplanes)
3.	Lokalizacja i wzniesienie punktów sprawdzania wysokościomierza APN 1 ELEV 458 ft APN 2 HELI ELEV 463 ft APN 3 ELEV 463 ft APN 4 ELEV 463 ft	Location and elevation of altimeter checkpoints APN 1 ELEV 458 ft APN 2 HELI ELEV 463 ft APN 3 ELEV 463 ft APN 4 ELEV 463 ft
4.	Lokalizacja punktów sprawdzania VOR NIL	Location of VOR checkpoints NIL
5.	Pozycja punktów kontroli wskazań INS Patrz AD 2 EPSY 1-1-1.	Position of INS checkpoints See AD 2 EPSY 1-1-1.
6.	Uwagi 2.8.2 - TWY S - powietrzna TWY. Na APN 4 i TWY P stanowisko statku zagrożonego – patrz AD 2 EPSY 1-1-1.	Remarks 2.8.2 - TWY S - air TWY. Isolated aircraft parking position available on APN 4 and TWY P - see AD 2 EPSY 1-1-1.

EPSY AD 2.9	SYSTEM STEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM ORAZ OZNAKOWANIE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
-------------	---	---

1.	Opis stosowanych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych, linii naprowadzania na drogach kołowania oraz wizualnego systemu dokowania/parkowania na stanowiskach postojowych statków powietrznych 1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się ze: - świateł linii centralnej TWY B, - poprzeczek zatrzymania, - świateł ochronnych RWY, - podświetlanych znaków pionowych nakazu i informacyjnych oraz oznakowania. 2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na APN składający się z: - oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu, - podświetlanych pionowych znaków identyfikacyjnych stanowisk postojowych.	Use of aircraft stand identification signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system at aircraft stands 1. Aircraft guidance and control system on TWYs consisting of: - TWY B centre-line lights, - stop bars, - RWY guard lights, - illuminated mandatory and information signs and markings. 2. Aircraft guidance and control system on APNs consisting of: - stand identification markings, stand lead-in lines, stop bars and lead-out lines, - illuminated stand identification signs.
2.	Opis oznakowania i świateł dróg startowych i dróg kołowania <u>Oznakowanie dzienne:</u> 1. RWY: THR, TDZ, osi centralnej, płaszczyzny do zawracania. 2. TWY B: osi, krawędzi, miejsce oczekiwania przed drogą startową. 3. TWY S: osi, krawędzi, miejsce oczekiwania przed drogą startową, pośrednie miejsce oczekiwania. 4. TWY P: osi, krawędzi, miejsce oczekiwania przed drogą startową, pośrednie miejsce oczekiwania. 5. TWY R: osi, krawędzi, miejsce oczekiwania przed drogą startową, pośrednie miejsce oczekiwania. 6. TWY T1, T2: osi, krawędzi, pośrednie miejsce oczekiwania. <u>Światła:</u> 1. RWY: Patrz punkt EPSY AD 2.14. 2. TWY: Patrz punkt EPSY AD 2.15.3.	RWY and TWY markings and lights <u>Day marking:</u> 1. RWY: THR, TDZ, centre line, turn pad. 2. TWY B: centre line, edge, runway holding position. 3. TWY S: centre line, edge, runway holding position. 4. TWY P: centre line, edge, runway holding position, intermediate holding position. 5. TWY R: centre line, edge, runway holding position, intermediate holding position. 6. TWYs T1, T2: centre line, edge, intermediate holding position. <u>Lights:</u> 1. RWY: See point EPSY AD 2.14. 2. TWY: See point EPSY AD 2.15.3.
3.	Poprzeczki zatrzymania TWY: B, P, R.	Stop bars TWYs: B, P, R.
4.	Dodatkowe sposoby zabezpieczenia RWY NIL	Other RWY protection measures NIL
5.	Uwagi Oznakowanie poziome do zawracania na THR 01 oraz THR 19 wykonane dla samolotu kodu D ICAO.	Remarks Turn pad markings at THR 01 and THR 19 provided for ICAO Code D aeroplanes.

EPSY AD 2.10	PRZESZKODY LOTNISKOWE	AERODROME OBSTACLES
---------------------	------------------------------	----------------------------

<p>Dane o przeszkodach w Strefie 2 udostępnione są jedynie w postaci: zbioru danych o przeszkodach (AIXM 5.1) oraz eTOD – cyfrowych danych o przeszkodach dla Strefy 2 (.csv). Dane te obejmują jedynie przeszkody przebiegające lotniskowe powierzchnie ograniczające przeszkody (OLS) oraz przeszkody, których wysokość nad poziomem gruntu wynosi 100 m lub więcej, mające wpływ na żeglugę powietrzną.</p> <p>Dane o przeszkodach w Strefie 3: NIL.</p> <p>Informacje o wyżej wymienionych zbiorach danych znajdują się pod adresami: https://www.ais.pansa.pl/publikacje/etod/ https://www.ais.pansa.pl/publikacje/zbiory-danych-o-przeszkodach/.</p> <p>Szczegółowe opisy cyfrowych zbiorów danych: patrz GEN 3.1.6.</p>	<p>Area 2 obstacle data are made available only in the form of: Obstacle Data Set (AIXM 5.1) and eTOD – Area 2 digital obstacle data (.csv). The data cover only obstacles penetrating the aerodrome Obstacle Limitation Surfaces (OLS) and obstacles with a height of 100 m AGL or more affecting air navigation.</p> <p>Area 3 obstacle data: NIL.</p> <p>Information on the above mentioned data sets can be found at https://www.ais.pansa.pl/en/publications/etod/ https://www.ais.pansa.pl/en/publications/obstacle-data-sets/.</p> <p>Detailed description of the digital data sets: see GEN 3.1.6.</p>
--	--

EPSY AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE (UTC¹⁾)	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED (UTC¹⁾)
---------------------	---	---

1.	Nazwa powiązanego biura meteorologicznego Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Olsztyn-Mazury.	Name of the associated meteorological office Aerodrome MET Office Olsztyn - Mazury.
2.	Godziny pracy/Zastępcze biuro MET H24 / NIL	Hours of service/MET Office outside hours H24 / NIL
3.	Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depesz TAF/Okresy ważności Lotniskowe Biuro Meteorologiczne Olsztyn - Mazury/9 HR	Office responsible for TAF preparation/Periods of validity Aerodrome MET Office Olsztyn - Mazury/9 HR
4.	Rodzaje prognoz typu TREND/Przerwy między prognozami NIL	Availability of the TREND forecasts/Interval of issuance NIL
5.	Odprawy przedstartowe Konsultacje osobiste lub telefoniczne. Tel.: +48-89-544-3418 Tel. kom.: +48-571-315-076	Briefing and consultation provided Personal or telephone consultation. Phone: +48-89-544-3418 Mobile: +48-571-315-076
6.	Dokumentacja i stosowane języki METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, ostrzeżenia lotniskowe, mapy. Pl, En	Flight documentation/Language used METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, aerodrome warnings, charts. Pl, En
7.	Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie O/R SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Dane radarowe, zdjęcia satelitarne.	Charts and other information available for briefing or consultation O/R SWH, SWM, SWL Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530 Radar data, satellite images.
8.	Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji Faks, Internet.	Supplementary equipment available for providing information Fax, Internet.
9.	Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET TWR/AFIS	ATS units provided with MET information TWR/AFIS
10.	Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.) ¹⁾ - patrz GEN 2.1 Tel.: +48-89-544-3418 Tel. kom.: +48-571-315-076 E-mail: meteo@mazuryairport.pl	Additional information (limitation of services, etc.) ¹⁾ - see GEN 2.1 Phone: +48-89-544-3418 Mobile: +48-571-315-076 E-mail: meteo@mazuryairport.pl

EPSY AD 2.12	FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS
---------------------	---	--

Oznaczenie Rwy/NR Designations Rwy/NR	Azymut geograficzny/ TRUE BRG	Wymiary Rwy (m) Dimensions of Rwy (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni/nawierzchnia Rwy i SWY/ Strength (PCN) and surface of Rwy and SWY	Współrzędne THR/Współrzędne końca drogi startowej Undulacja geoidy progru (ft) THR coordinates/Rwy end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom progru i najwyższy punkt strefy przyziemienia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP Rwy (ft)
1	2	3	4	5	6
01	19.00°GEO	2500 x 45	Rwy: PCN 63 F/B/X/T. CONC/ASPH	53 28 16.36 N 020 55 54.22 E 99.0	440.0 439.0
19	199.00°GEO	2500 x 45	Rwy: PCN 63 F/B/X/T. CONC/ASPH	53 29 33.07 N 020 56 37.17 E 99.0	464.0 463.0

Oznaczenie Rwy/NR Designations Rwy/NR	Nachylenie Rwy i SWY Slope of Rwy-SWY	Wymiary SWY (m) SWY dimensions (m)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	RESA (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11	12
01	Patrz/See AD 2 EPSY 2-1-1	NIL	NIL	2760 x 280	240 x 120	900 x 120
19	Patrz/See AD 2 EPSY 2-1-1	NIL	NIL	2760 x 280	240 x 120	NIL

Uwagi	Remarks
Brak systemu zatrzymywania statków powietrznych.	Arresting system not available.
Pobocza RWY o szerokości 7,5 m - CONC/ASPH.	RWY shoulders width 7.5 m - CONC/ASPH.
01) - NIL	01) - NIL
19) - NIL	19) - NIL

EPSY AD 2.13	DLUGOŚCI DEKLAROWANE	DECLARED DISTANCES
--------------	----------------------	--------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
01	2500	2500	2500	2500
19	2500	2500	2500	2500

EPSY AD 2.13.1	DLUGOŚCI DEKLAROWANE TORA, TODA I ASDA DLA PROCEDUR "INTERSECTION TAKE OFF"	DECLARED DISTANCES TORA, TODA AND ASDA FOR "INTERSECTION TAKE OFF" PROCEDURES
----------------	---	---

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	TWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)
1	2	3	4	5
19	B	2000	2000	2000
19	P	2003	2003	2003
19	R	1745	1745	1745

EPSY AD 2.14	ŚWIATŁA PODEJŚCIA I DROGI STARTOWEJ	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
--------------	-------------------------------------	------------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progów THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
01	ALPA-ATA, cat. II	900 m LIH	G	G	PAPI 3° left	57	900 m
19	SALS	420 m LIH	G	NIL	PAPI 3.5° left	55	NIL

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstęp/ Spacing	Kolor/Colour INTST	Kolor/Colour	LEN Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
01	2500 m / 15 m	FM 0-1600: W FM 1600-2200: W/R FM 2200-2500: R LIH	2500 m / 50 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 -2500 m: Y LIH	R	NIL
19	2500 m / 15 m	FM 0-1600: W FM 1600-2200: W/R FM 2200-2500: R LIH	2500 m / 50 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 -2500 m: Y LIH	R	NIL

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPSY AD 2.15	INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
--------------	-----------------------------------	--

1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej NIL	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation NIL
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru LDI: NIL / Anemometr: patrz pkt 2.10.	LDI location and LGT/Anemometer location and LGT LDI: NIL / Anemometer: see point 2.10.
3.	Światła krawędziowe dróg kołowania i światła centralnych linii dróg kołowania Krawędziowe - TWY B. Światła krawędziowe TWY na płaszczyznach do zawracania na RWY. Światła linii centralnej - TWY B. Światła linii centralnej na płaszczyznach do zawracania na RWY.	TWY edge and centre line lighting Edge - TWY B. TWY edge lights on RWY turn pads. Centre-line lights - TWY B. Centre-line lights on RWY turn pads.
4.	Zasilanie rezerwowe łącznie z czasem przełączania Zasilanie zgodne z wymogami ICAO. Przełączanie bezprzerwowe (0 sek.).	Secondary power supply/Switch over time Secondary power supply conforms with ICAO requirements. Switch-over time uninterruptible (0 sec).
5.	Uwagi NIL	Remarks NIL

EPSY AD 2.18	URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES
---------------------	--	--

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency MHz	Numer(y) SATVOICE SATVOICE number(s)	Adres logowania Logon address	Godziny pracy Hours of operation (UTC ¹⁾)
1	2	3	4	5	6
-	MAZURY RADIO	118.030	-	-	MAZURY RADIO dostępne w godzinach pracy lotniska, gdy nie jest zapewniana służba AFIS lub ATC./MAZURY RADIO available during AD operational hours when AFIS or ATC are not provided.
TWR	MAZURY WIEŻA MAZURY TOWER	118.030	-	-	MON 0800-2230 (0700-2130) TUE 0800-2130 (0700-2030) WED-THU 0800-1900 (0700-1800) FRI 0800-2230 (0700-2130) SAT-SUN 0800-1900 (0700-1800)
AFIS	MAZURY INFORMACJA MAZURY INFORMATION	118.030	-	-	AFIS: poza godzinami pracy TWR./AFIS: outside TWR working hours.

Uwagi	Remarks
¹⁾ - patrz GEN 2.1. Aktualne godziny pracy TWR i AFIS podawane są w NOTAM. Państwowy statek powietrzny w celu nawiązania łączności w przestrzeni niekontrolowanej ATZ EPSY ze służbą AFIS jest zobowiązany posiadać radiostację VHF o odstępnie kanałowym 8,33 kHz z wyjątkiem sytuacji awaryjnych w przypadku których dopuszcza się możliwość użycia częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,500 MHz.	¹⁾ - see GEN 2.1. Actual working hours of TWR and AFIS are published by NOTAM. In order to establish radio communication within the EPSY ATZ, a state aircraft is obliged to carry a 8.33 kHz VHF radio, except for emergency situations where the emergency frequency 121.500 MHz may be used.

EPSY AD 2.19	RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS
---------------------	---	--

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (MAG VAR VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: MAG VAR)	ID	Częstotliwość /kanał FREQ/channel	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anten nadawczej Position of transmitting antenna coordinates	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DME	SZY	CH18X	H24	53 28 27.7 N 020 55 53.7 E	150 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 44 NM (@2000 ft). Designated operational coverage: 44 NM (@2000 ft).Organ odpowiedzialny: Warmia i Mazury Sp. z o.o. Organization authority: Warmia i Mazury Sp. z o.o.
DVOR/DME (6°E/Jul 16)	SYN	111.050 MHz CH47Y	H24	53 36 25.7 N 021 00 33.2 E	180 m AMSL	Wyznaczone pokrycie operacyjne: 100 NM (do FL500). Designated operational coverage: 100 NM (up tp FL500).
ILS GP	-	334.700 MHz	H24	53 28 27.7 N 020 55 53.7 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 53 ft GP 3.0°Organ odpowiedzialny: Warmia i Mazury Sp. z o.o. Organization authority: Warmia i Mazury Sp. z o.o.
ILS LOC (6°E/Aug 20) CAT. II	SZY	108.100 MHz	H24	53 29 42.0 N 020 56 42.2 E	---	Pokrycie zgodne z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Coverage in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I.Organ odpowiedzialny: Warmia i Mazury Sp. z o.o. Organization authority: Warmia i Mazury Sp. z o.o.

8	Promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS Service volume radius from the GBAS reference point	NIL
---	--	-----

Statki powietrzne niezdolne również do operacji RNAV 1 będą wykonywać dołoty/odlot zgodnie z instrukcjami ATC.

W procedurach SID RNP 1 w TMA OLSZTYN przyjęto parametry przechylenia w zakręcie (AOB) zgodnie z ICAO, Doc 8168 Procedury służb żegluga powietrznej – Operacje statków powietrznych Tom II – Opracowanie procedur z widocznością i według wskazań przyrządów, część 1, sekcja 3, rozdział 3, dodatek do rozdziału 3, czyli: 15° do 1000 ft nad DER ELEV, 20° powyżej 1000 ft do 3000 ft nad DER ELEV i 25° powyżej 3000 ft nad DER ELEV. Dotyczy wszystkich SID dla EPSY.

2.22.2 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

Standardowe dołoty i odloty do/z lotniska Olsztyn - Mazury:

Trasa B-W: od Jeziora Brajnickiego – punkt BRAVO wykonywać lot w kierunku południowo-wschodnim do jeziora Sasek Mały – punkt WHISKEY, następnie wykonywać lot zgodnie ze wskazówkami (pas w użyciu, sytuacja ruchowa), podanymi przez organ ATS.

Trasa Z-E: od skrzyżowania dróg w m. Zieleniec – punkt ZULU wykonywać lot w kierunku północno-zachodnim do 1 km na południowy-wschód od m. Szymany – punkt ECHO, następnie wykonywać lot zgodnie ze wskazówkami (pas w użyciu, sytuacja ruchowa), podanymi przez organ ATS.

Jeżeli informator FIS WARSZAWA nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z MAZURY INFORMACJA lub MAZURY WIEŻA w punktach BRAVO, ZULU lub przed wejściem w strefę ATZ OLSZTYN/Mazury oraz CTR Olsztyn-Mazury.

Ruch nadlotniskowy odbywa się po trasie kręgu zgodnie ze wskazówkami podanymi przez organ ATS.

Start w CTR Olsztyn-Mazury z miejsca innego niż lotnisko Olsztyn-Mazury jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia MAZURY TWR. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną, a po starcie niezwłoczne nawiązanie łączności z MAZURY TWR.

2.22.3 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Śmigłowce wykonujące podejście z widocznością, wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu. Po lądowaniu następuje kotowanie/podlot do miejsca postoju wskazanego przez organ ATS.

Śmigłowce wykonujące start/lądowanie z lotniska Olsztyn - Mazury wykorzystują drogę startową będącą w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z wymaganiami ICAO, Doc 8168 Procedury służb żegluga powietrznej – Operacje statków powietrznych Tom II – Opracowanie procedur z widocznością i według wskazań przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

2.22.4 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

2.22.4.1 RWY 01, pod warunkiem sprawności niezbędnych urządzeń, może być wykorzystywana do wykonywania operacji kategorii II przez tych operatorów, których minima zostały zaakceptowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Autoryzacji do przeprowadzania operacji ILS kategorii II nie wymaga się od operatorów zagranicznych, którzy posiadają odpowiednie świadectwa kwalifikacji wydane przez odpowiednie władze krajowe operatora.

2.22.4.2 KRYTERIA WPROWADZANIA ORAZ ODWOŁYWANIA LVP

2.22.4.2.1 Faza przygotowania do LVP będzie rozpoczęta, jeżeli RVR spadnie do 800 m lub mniej i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba obniży się do 300 ft lub mniej.

2.22.4.2.2 Wprowadzanie LVP nastąpi, gdy RVR spadnie poniżej 550 m i/lub podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba spadnie poniżej 200 ft.

2.22.4.2.3 Odwołanie LVP nastąpi, gdy RVR wzrośnie do 600 m lub więcej i podstawa chmur zakrywająca więcej niż połowę nieba osiągnie 200 ft lub więcej z tendencją rosnącą.

2.22.4.3 OPIS OPERACJI W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVP)

2.22.4.3.1 W czasie trwania LVP stosowane będą specjalne procedury ATS. O rozpoczęciu stosowania tych procedur piloci będą informowani drogą radiową. Używana będzie następująca frazeologia: "Low visibility procedures Category II in operation".

Aircraft unable to conduct RNAV 1 operations will perform arrivals/ departures according to ATC instructions.

For RNP 1 SID procedures within the OLSZTYN TMA the bank angle parameters were taken in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations, Vol. II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 3, Chapter 3, Appendix to Chapter 3, that is: 15° until reaching 1000 ft above DER ELEV, 20° above 1000 ft until 3000 ft above DER ELEV and 25° above 3000 ft above DER ELEV. It is applicable to all SIDs for EPSY.

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

Standard arrivals and departures to/from Olsztyn - Mazury:

Route B-W: from Lake Brajnickie – point BRAVO, fly south-east to Lake Sasek Mały – point WHISKEY, then continue as instructed by the ATS unit (RWY in use, traffic situation).

Route Z-E: from the road intersection in Zieleniec – point ZULU, fly north-west until a distance of 1 km south-east of Szymany – point ECHO, then continue as instructed by the ATS unit (RWY in use, traffic situation).

Unless the FIS WARSZAWA officer instructs otherwise, the flight crew is obliged to establish radio contact with MAZURY INFORMATION or MAZURY TOWER at points BRAVO, ZULU or before entering the OLSZTYN/Mazury ATZ and Olsztyn-Mazury CTR.

The aerodrome traffic is routed along a traffic circuit according to instructions given by the ATS unit.

Departure within the Olsztyn-Mazury CTR, from a place other than Olsztyn-Mazury aerodrome is possible upon obtaining clearance from MAZURY TWR. If unable to establish two-way radio communication at the place of departure, it is obligatory to obtain clearance by means of telephone, and after take-off radio communication with MAZURY TWR shall be established immediately.

PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Helicopters carrying out a visual approach, shall land on the RWY in use. After landing, helicopters shall taxi/air taxi to the parking stand as directed by the ATS unit.

Helicopters carrying out take-off/landing at/from Olsztyn - Mazury aerodrome shall use the RWY in use as Category A aircraft in accordance with the provisions of ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations, Vol. II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, Item 1.8.8.

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVPs)

RWY 01, subject to serviceability of the required facilities, is suitable for CAT II operations by operators whose minima have been accepted by the Civil Aviation Authority. No authorisation for carrying out CAT II operations is required for foreign operators in possession of a certificate of competency issued by their national authorities.

CRITERIA FOR LVP INITIATION AND TERMINATION

The LVP preparation phase shall be commenced when the RVR falls to 800 m or less and/or the cloud base covering more than half of the sky falls to 300 ft or less.

LVP operations will be commenced when the RVR falls below 550 m and/or the cloud base covering more than half of the sky falls below 200 ft.

LVP operations will be terminated when the RVR increases to 600 m or more and the cloud base covering more than half of the sky reaches 200 ft or more with continuing improvement.

DESCRIPTION OF OPERATIONS DURING LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVPs)

During LVPs, special ATS procedures will be applied. Pilots will be informed of the commencement of these procedures by radio. The following phraseology will be used: "Low Visibility procedures Category II in operation".

<p>2.22.4.3.2</p> <p>2.22.4.3.3</p> <p>2.22.4.3.4</p> <p>2.22.4.3.5</p> <p>2.22.4.3.6</p>	<p>W czasie, gdy obowiązywać będą specjalne procedury ATS należy oczekiwać znacznie zredukowanej częstotliwości lądowań, co wynika z obowiązku zwiększenia separacji podłużnej pomiędzy przylatującymi statkami powietrznymi.</p> <p>Od załóg przylatujących statków powietrznych służby ruchu lotniczego będą wymagały zgłoszenia opuszczenia drogi startowej ("runway vacated") w momencie przejścia samolotu za poprzeczkę zatrzymania przed drogą startową oraz oczekiwania na pojazd FOLLOW ME.</p> <p>Dla odlatujących statków powietrznych w czasie LVP/LVTO do startu będzie używana RWY 01 i RWY 19 w zależności od potrzeb operacyjnych. Niedozwolone jest wykonywanie startów, jeżeli RVR spadnie poniżej 150 m.</p> <p>Kołowanie za FOLLOW ME jest wymagane od poprzeczki zatrzymania do stanowiska postojowego. Kołowanie po drogach kołowania wyposażonych w sprawne światła linii centralnej odbywa się bez asysty FOLLOW ME, gdy RVR nie jest mniejszy niż 350 m. Na pozostałych drogach kołowania asysta FOLLOW ME jest wymagana, jeżeli RVR spadnie poniżej 550 m.</p> <p>Piloci zainteresowani wykonaniem podejścia według ILS kategorii II do celów szkolno-treningowych powinni podczas pierwszego nawiązania łączności ze służbami ruchu lotniczego użyć sformułowania "Request practice Category II approach". W takiej sytuacji działania opisane w punktach 2.22.4.3.1 do 2.22.4.3.5 powyżej nie będą stosowane.</p>	<p>During special ATS procedures, a significantly reduced landing rate should be expected, imposed by obligation of increasing longitudinal separation between arriving aircraft.</p> <p>Air traffic services will require from flight crews of arriving aircraft to report "runway vacated" when the aircraft has passed the stop bar and wait for the FOLLOW ME vehicle.</p> <p>During LVP/LVTO, departing aircraft will carry out take-offs using RWY 01 and RWY 19 depending on operational needs. Take-offs are prohibited if the RVR falls below 150 m.</p> <p>FOLLOW ME guidance is required for taxiing from the stop bar to the parking stand. Taxiing on taxiways equipped with serviceable centre-line lights is conducted without FOLLOW ME guidance when the RVR is not less than 350 m. On the remaining taxiways, FOLLOW ME guidance is required when the RVR falls below 550 m.</p> <p>Pilots who wish to practice Category II ILS approaches for training purposes shall use the phrase "Request practice Category II approach" on initial contact with air traffic services. In such circumstances measures described in items 2.22.4.3.1 to 2.22.4.3.5 above will not be applied.</p>
<p>2.22.5</p>	<p>LOTY SZKOLNE</p> <p>Loty szkolne IFR w CTR Olsztyn-Mazury i TMA OLSZTYN mogą być wykonywane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od TWR MAZURY.</p> <p>Dokumentem upoważniającym do wykonania lotu szkolnego jest czytelnie wypełnione „Zlecenie na lot” lub „Planowej Listy Lotów”, zawierające nazwisko i imię szkolonego oraz instruktora, numer zadania i ćwiczenia, ilość planowanych lotów i planowany czas. Warunkiem wykonania lotu jest zatwierdzenie „Zlecenia na lot” lub „Planowej Listy Lotów” przez złożenie podpisu przez Szefa Szkolenia Praktycznego lub Szefa Szkolenia.</p> <p>Użytkownik statku powietrznego, realizujący loty szkolne lub treningowe ubiegający się o zniżkę, zobowiązany jest do przesłania kopii planu lotu wraz z kopią zlecenia wystawionego przez ośrodek szkolenia, nie później niż przed planowanym odlotem na adres: handling@mazuryairport.pl handling.travel@mazuryairport.pl</p>	<p>TRAINING FLIGHTS</p> <p>IFR training flights within Olsztyn-Mazury CTR and OLSZTYN TMA may be conducted after they have been notified by phone to MAZURYTWR and given ATC instructions.</p> <p>The document authorizing the performance of a training flight is a legibly completed "Flight Request" or "Scheduled Flight List", containing the name and surname of the trainee and instructor, the number of the task and exercise, the number of planned flights and the planned time. The flight can be performed upon the approval and signing of the "Flight Request" or "Planned List of Flights" by the Head of the Practical Training or the Head of Training.</p> <p>An aircraft user performing school or training flights, applying for an exemption from charges, is obliged to send a copy of the flight plan and a copy of the request issued by the training centre no later than before the planned departure to the e-mail address: handling@mazuryairport.pl handling.travel@mazuryairport.pl</p>

EPSY AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
<p>2.23.1</p>	<p>Operacje lotnicze: - wymagające kategorii lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej powyżej 7 ICAO, - poza godzinami pracy lotniska, - w godzinach nocnych o których mowa w pkt 2.21, - dla statków powietrznych o kodzie referencyjnym powyżej C, wymagają zgłoszenia 24 HR przed planowanym przylotem oraz zgody dyżurnego portu.</p> <p>Loty non-Schengen należy zgłosić 48 HR przed planowaną operacją.</p>	<p>Flight operations: - requiring a category for fire fighting higher than 7 ICAO, - outside AD operational hours, - during the night hours according to point 2.21, - by aircraft above Code C size, have to be notified to the Airport Duty Officer at least 24 HR in advance of the planned arrival.</p> <p>Non-Schengen flights should be notified 48 HR before the intended operation.</p>
<p>2.23.2</p>	<p>Zaleca się, aby przewoźnicy lotniczy kontaktowali się z agentem obsługi naziemnej z tygodniowym wyprzedzeniem przed planowanym przylotem, w celu upewnienia się, iż wszystkie niezbędne szczegóły związane z operacją lotniczą (w tym tankowanie) zostały zorganizowane i potwierdzone. Agent obsługi naziemnej prześle potwierdzenie możliwości wykonania obsługi naziemnej, wymieniając wszystkie jej szczegóły. Wszystkie usługi zapewniane przez agentów obsługi naziemnej powinno się zamawiać z wyprzedzeniem. Obsługa naziemna przewoźników lotniczych posiadających potwierdzenie możliwości wykonania obsługi, będzie wykonywana priorytetowo.</p>	<p>Air operators are advised to contact the handling agent one week in advance of the planned arrival in order to ensure that all necessary services related to the operation (including fuelling) are provided and confirmed. The handling agent will confirm the possibility of providing ground handling services, giving all details. Any services provided by the handling agents are to be requested in advance. Air operators having made arrangements for ground handling will be given priority.</p>
<p>2.23.3</p>	<p>Na APN 3 dostępne są stanowiska przeznaczone do kotwiczenia statków powietrznych kodu A. Za zabezpieczenie parkującego statku powietrznego przed działaniem niekorzystnych warunków atmosferycznych odpowiada załoga.</p>	<p>APN 3 is provided with parking stands for tying down code A aircraft. The crew is responsible for securing the parked aircraft against adverse weather conditions.</p>
<p>2.23.4</p>	<p>Zamiar tankowania paliwa AVGAS 100 LL lub JET A1 należy zgłosić do organu ATS z uwzględnieniem rodzaju paliwa.</p>	<p>The intention to refuel with AVGAS 100 LL or JET A1 is to be advised to the ATS unit including the type of fuel.</p>

- 2.23.5** Zarządzający lotniskiem Olsztyn-Mazury zwraca się z prośbą o zgłaszanie wszelkich zauważonych zagrożeń w postaci:
- 1) Niezidentyfikowanych przeszkód lotniczych i możliwości powstawania wzbudzonej turbulencji.
 - 2) Stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł.
 - 3) Oślepienia powodowanego dużymi, wysoce odbłaskowymi powierzchniami.
 - 4) Źródeł niewidocznego promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na wydajność łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozoru.
 - 5) Niektórych świateł naziemnych w otoczeniu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgaszone, ekranowane lub w inny sposób modyfikowane, tak aby wyeliminować źródło zagrożenia.
 - 6) Inne potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.
- Zgłoszenia należy przekazywać na e-mail:
dyzurny.operacyjny@mazuryairport.pl

The administration of Olsztyn-Mazury aerodrome asks for reporting identified hazards such as:

Unidentified aeronautical obstacles and possible induced turbulence.

Hazardous, confusing or misleading lights.

Dazzle created by large highly reflective surface.

Sources of invisible radiation or presence of mobile or fixed objects which may disturb aeronautical communications, navigation and surveillance systems or negatively affect their efficiency.

Some non-aeronautical ground-based lights close to the aerodrome which may pose a hazard to the safety of aircraft and should be turned off screened or otherwise modified so as to eliminate the source of hazard.

Other potential hazards to the safety of air traffic.

Reports are to be sent to the e-mail address:
dyzurny.operacyjny@mazuryairport.pl

2.23.6 MIGRACJE PTAKÓW I OBSZAR FAUNY WRAŻLIWEJ NA HAŁAS

BIRD MIGRATIONS AND AREA WITH SENSITIVE FAUNA

2.23.6.1 MIGRACJA PTAKÓW

BIRD MIGRATION

Przeloty kluczy gęsi nad lotniskiem Olsztyn-Mazury (punkty kontrolne ok. 1 km od THR 01 i THR 19 drogi startowej), w dzień i w nocy, w okresie migracji wiosennej (od ok. połowy lutego do końca kwietnia) i migracji jesiennej (od ok. połowy września do końca października). Kierunek NE głównie wiosną. Większość przelotów na pułapie <200 m. Zwykle klucze ptaków liczą po kilkadziesiąt osobników. Najliczniejsze stado liczyło 350 osobników.

Passages of skeins of geese over Olsztyn-Mazury aerodrome (control points around 1 km from RWY THR 01 and RWY THR 19), day and night, in the period of spring migration (from around mid-February until the end of April) and autumn migration (from around mid-September until the end of October). NE direction mainly in the spring. Most of the passages at <200 m. Usually the bird skeins amount to dozens of birds. The biggest flock amounted to 350 birds.

2.23.6.2 OSTRZEŻENIE

WARNING

W okresie od marca do września dochodzi do zwiększonej liczby zderzeń statków powietrznych z ptakami na lotnisku EPSY na kierunku 01, najczęściej z pustulką. Na terenie lotniska bociany spotykane od kwietnia do końca sierpnia oraz żurawie od marca do ok. połowy sierpnia.

There is a greater number of bird strikes at EPSY aerodrome on the direction 01, most often involving kestrels. Storks are encountered in the aerodrome area from April until the end of August and cranes from March until around mid-August.

W okresie wędrówek wiosennych i jesiennych mogą zalatywać na teren. Wzmoczona aktywność ptaków na terenie lotniska i w jego otoczeniu w miesiącach: marzec, kwiecień, sierpień oraz październik.

During spring and autumn migrations they may fly within the aerodrome area. Increased activity of birds in the aerodrome area and within its vicinity in: March, April, August and October.

W okresie zimowym najczęściej spotykany myszołów.

In the winter period buzzards can be met most frequently.

2.23.6.3 KONTROLA ODNOŚNIE WYSTĘPOWANIA ZWIERZĄT

WILDLIFE INSPECTION

Kontrola wykonywana jest przez Dyżurnego Operacyjnego Portu lub przez sokolnika następującymi środkami/metodami: przy użyciu ptaków drapieżnych i/lub psa (w przypadku sokolnika), środków pirotechnicznych i bioakustycznych (w obu przypadkach). Po zgłoszeniu zderzenia statku powietrzego ze zwierzętami dokonywana jest kontrola drogi startowej, drogi kołowania i statku powietrzego (po lądowaniu).

The inspection is carried out by the Airport Duty Officer or by the falconer with the following means/methods: with the use of birds of prey and/or a dog (in case of the falconer), pyrotechnic and bioacoustic means (in both cases). After reporting a wildlife strike, runway, taxiway and aircraft shall be checked (after landing).

2.23.6.4 SPRAWOZDAWCZOŚĆ

REPORTING

Każda obecność ptaków i zwierzęcy naziemnej na terenie lotniska powinna zostać zgłoszona do TWR/AFIS w celu usunięcia zagrożenia przez personel lotniska.

Each presence of birds and ground animals in the area of the aerodrome shall be reported to TWR/AFIS to eliminate the risk by the aerodrome personnel.

EPSY AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
AD 2 EPSY 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO
AD 2 EPSY 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A RWY 01/19	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 01/19
AD 2 EPSY 3-1-1	Mapa terenu dla podejść precyzyjnych - ICAO RWY 01/19 RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO RWY 01/19 RNP 1 (GNSS) Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPSY 4-2-1-0	RWY 01	RWY 01
AD 2 EPSY 4-2-2-0	RWY 19 RNP 1 (GNSS) Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	RWY 19 RNP 1 (GNSS) Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPSY 5-3-1-0	RWY 01	RWY 01
AD 2 EPSY 5-3-2-0	RWY 19	RWY 19

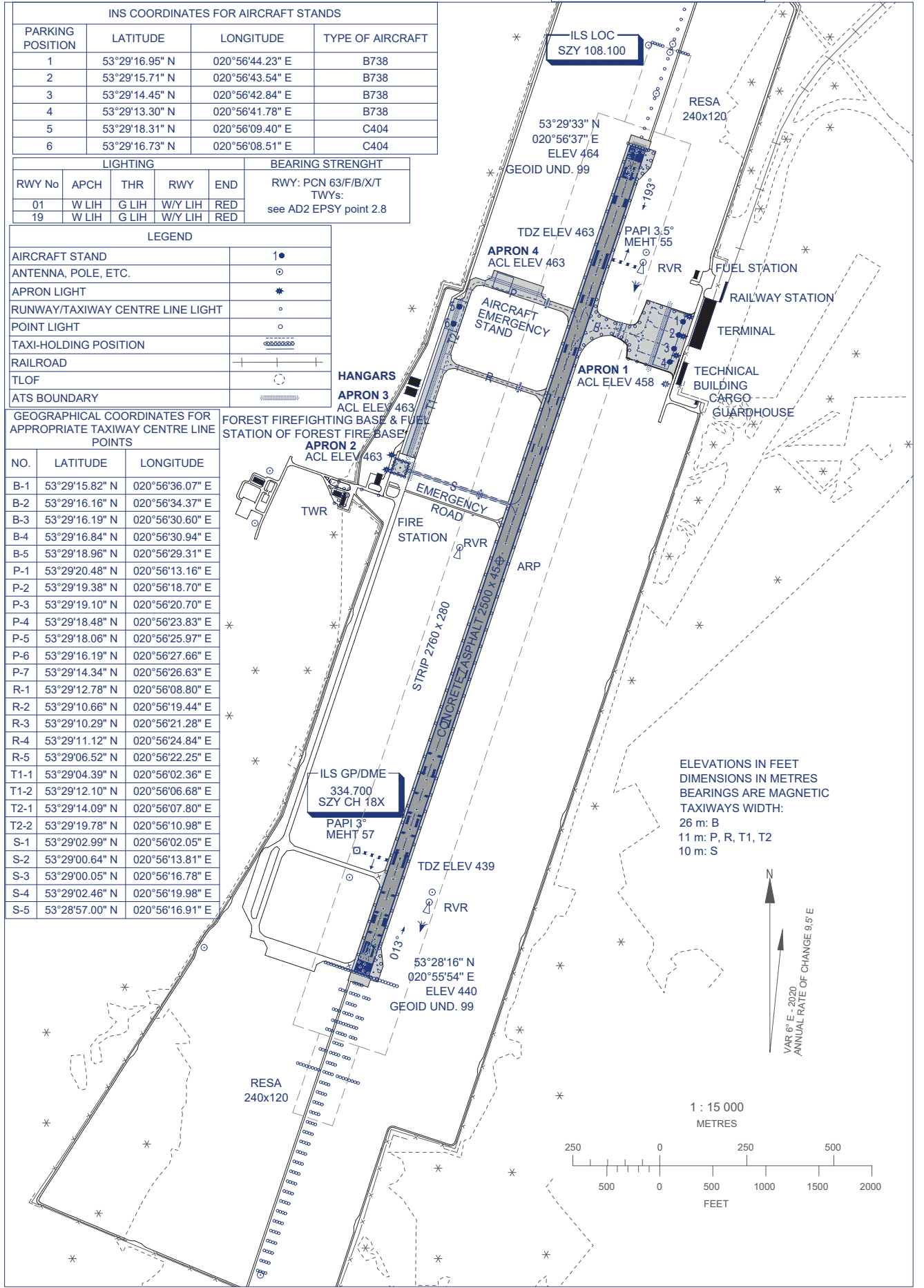
	Mapy instrumentalnych podejść - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPSY 6-1-1	ILS z CAT II or LOC z RWY 01 (CAT A/B/C/D)	ILS z CAT II or LOC z RWY 01 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-1-3	ILS y CAT II or LOC y RWY 01 (CAT A/B/C/D)	ILS y CAT II or LOC y RWY 01 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-2-1	VOR RWY 01 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 01 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-2-3	VOR z RWY 19 (CAT A/B/C/D)	VOR z RWY 19 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-2-5	VOR y RWY 19 (CAT A/B/C/D)	VOR y RWY 19 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-6-1-1	RNP RWY 01 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 01 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 6-6-2-1	RNP RWY 19 (CAT A/B/C/D)	RNP RWY 19 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPSY 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart
AD 2 EPSY 8-1-1	Diagram obrazujący obszary koncentracji ptaków	Bird concentrations

EPSY AD 2.25	WYMAGANA WIDOCZNOŚĆ POWIERZCHNI SEGMENTU PODEJŚCIA Z WIDOCZNOŚCIĄ (VSS)	VISUAL SEGMENT SURFACE (VSS) PENETRATION
--------------	---	--

Brak penetracji.

No penetrations.

AERODROME CHART - ICAO 53°28'55" N ELEV 464 ft Mazury TOWER 118.030
020°56'16" E GEOID UND. 99 ft Mazury INFORMATION 118.030
Mazury RADIO 118.030 **Olsztyn - Mazury**



INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS			
PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE	TYPE OF AIRCRAFT
1	53°29'16.95" N	020°56'44.23" E	B738
2	53°29'15.71" N	020°56'43.54" E	B738
3	53°29'14.45" N	020°56'42.84" E	B738
4	53°29'13.30" N	020°56'41.78" E	B738
5	53°29'18.31" N	020°56'09.40" E	C404
6	53°29'16.73" N	020°56'08.51" E	C404

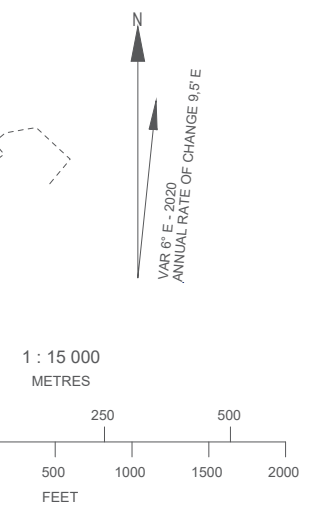
LIGHTING					BEARING STRENGTH	
RWY No	APCH	THR	RWY	END	RWY: PCN 63/F/B/X/T	
01	W LIH	G LIH	W/Y LIH	RED	TWYs:	
19	W LIH	G LIH	W/Y LIH	RED	see AD2 EPSY point 2.8	

LEGEND	
AIRCRAFT STAND	1 ●
ANTENNA, POLE, ETC.	○
APRON LIGHT	*
RUNWAY/TAXIWAY CENTRE LINE LIGHT	○
POINT LIGHT	○
TAXI-HOLDING POSITION	⊞
RAILROAD	—+—+—+—+—
TLOF	○
ATS BOUNDARY	⊞

GEOGRAPHICAL COORDINATES FOR APPROPRIATE TAXIWAY CENTRE LINE POINTS

NO.	LATITUDE	LONGITUDE
B-1	53°29'15.82" N	020°56'36.07" E
B-2	53°29'16.16" N	020°56'34.37" E
B-3	53°29'16.19" N	020°56'30.60" E
B-4	53°29'16.84" N	020°56'30.94" E
B-5	53°29'18.96" N	020°56'29.31" E
P-1	53°29'20.48" N	020°56'13.16" E
P-2	53°29'19.38" N	020°56'18.70" E
P-3	53°29'19.10" N	020°56'20.70" E
P-4	53°29'18.48" N	020°56'23.83" E
P-5	53°29'18.06" N	020°56'25.97" E
P-6	53°29'16.19" N	020°56'27.66" E
P-7	53°29'14.34" N	020°56'26.63" E
R-1	53°29'12.78" N	020°56'08.80" E
R-2	53°29'10.66" N	020°56'19.44" E
R-3	53°29'10.29" N	020°56'21.28" E
R-4	53°29'11.12" N	020°56'24.84" E
R-5	53°29'06.52" N	020°56'22.25" E
T1-1	53°29'04.39" N	020°56'02.36" E
T1-2	53°29'12.10" N	020°56'06.68" E
T2-1	53°29'14.09" N	020°56'07.80" E
T2-2	53°29'19.78" N	020°56'10.98" E
S-1	53°29'02.99" N	020°56'02.05" E
S-2	53°29'00.64" N	020°56'13.81" E
S-3	53°29'00.05" N	020°56'16.78" E
S-4	53°29'02.46" N	020°56'19.98" E
S-5	53°28'57.00" N	020°56'16.91" E

ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC
TAXIWAYS WIDTH:
26 m: B
11 m: P, R, T1, T2
10 m: S



Correction: NEW WIDTH OF RWY STRIP, NEW RWY LGTS, NEW TWY LGTS

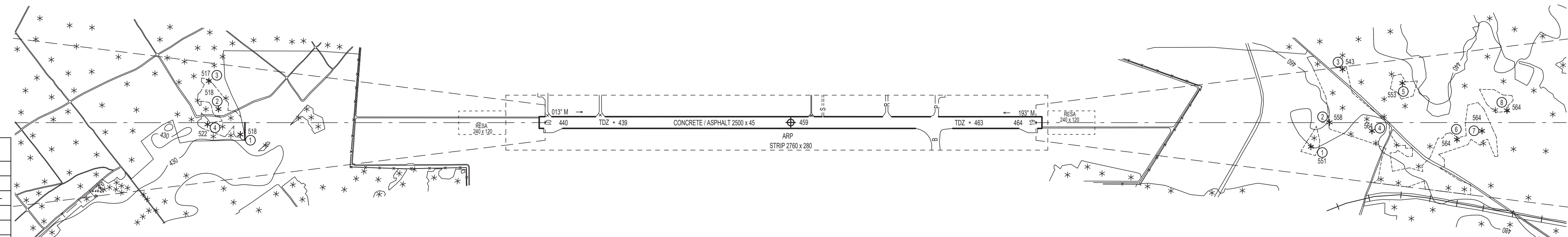
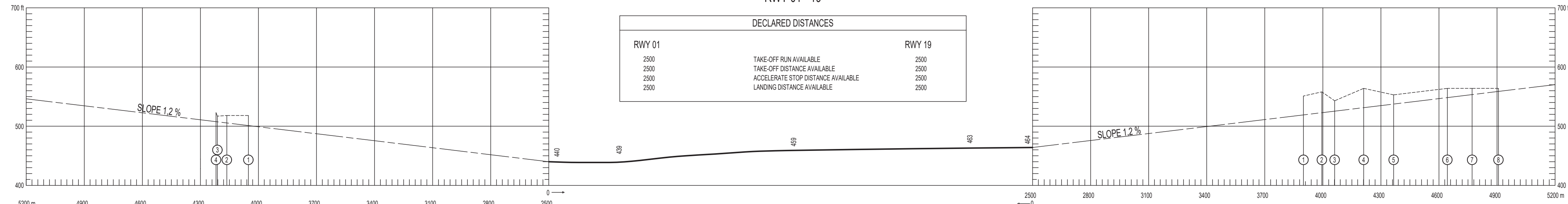
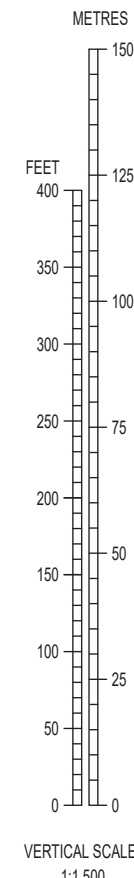
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

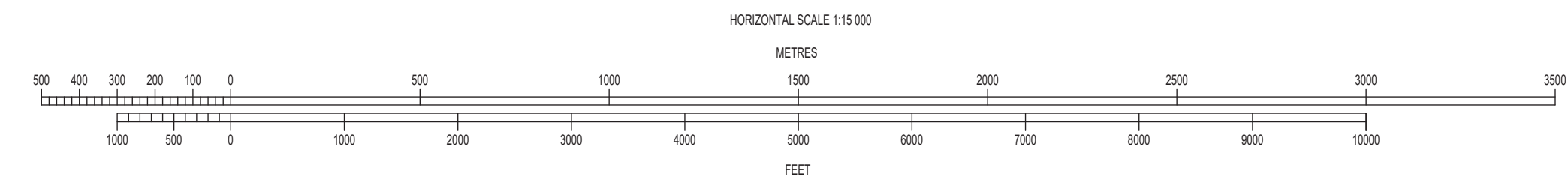
RWY 01 - 19

DECLARED DISTANCES		
RWY 01		RWY 19
2500	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	2500
2500	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	2500
2500	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	2500
2500	LANDING DISTANCE AVAILABLE	2500

MAGNETIC VARIATION 6° E - 2020



LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
TREE OR SHRUB	*
RAILROAD	—+—+—+—+—
BUILDING OR LARGE STRUCTURE	■
WOODEN AREAS	* * *
TERRAIN CONTOUR	~430~
WOODEN AREAS PENETRATING PLANE SURFACE	* * *



ORDER OF ACCURACY
HORIZONTAL 0.5m
VERTICAL 1ft

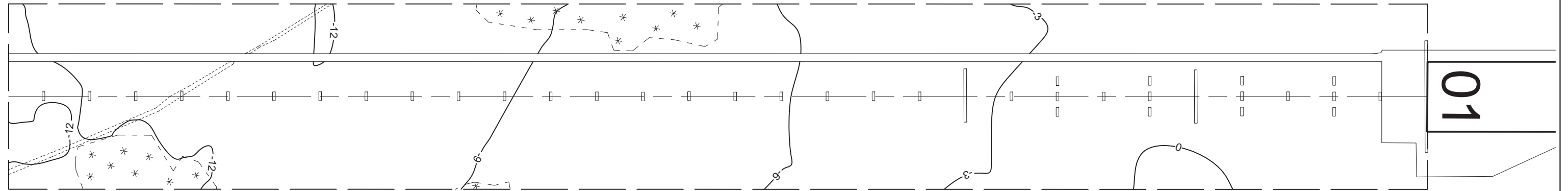
AMENDMENT RECORD		
No	DATE	ENTERED BY

Correction: NEW WIDTH OF RWY STRIP

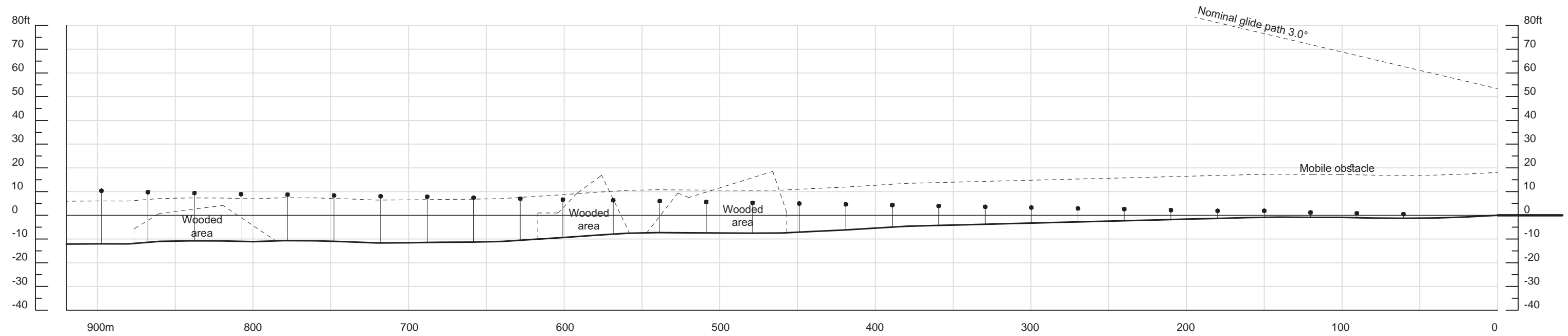
HEIGHTS IN FEET
DISTANCES IN METRES

Olsztyn - Mazury
RWY 01

PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO



ILS RDH 53 ft



LEGEND

	PLAN	PROFILE
TREE OR SHRUB	*	I I
APPROACH LIGHTS	□	•
CENTRE - LINE PROFILE	—	—
DEVIATION AT LEAST +/-10ft FROM CENTRE LINE PROFILE	- - -	- - -
TERRAIN CONTOUR	—3—	—
DITCH	- - -	- - -

HORIZONTAL SCALE 1:2 500
VERTICAL SCALE 1:500

CONTOURS AND HEIGHTS ARE RELATED TO THR RWY 01

AMENDMENT RECORD

No	DATE	ENTERED BY

Correction: New Chart.

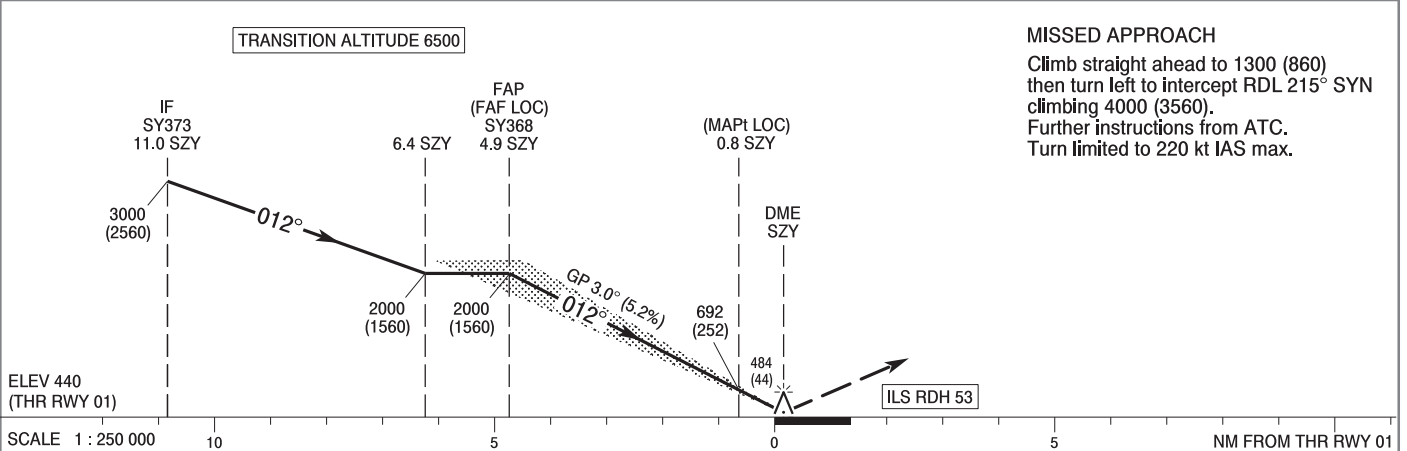
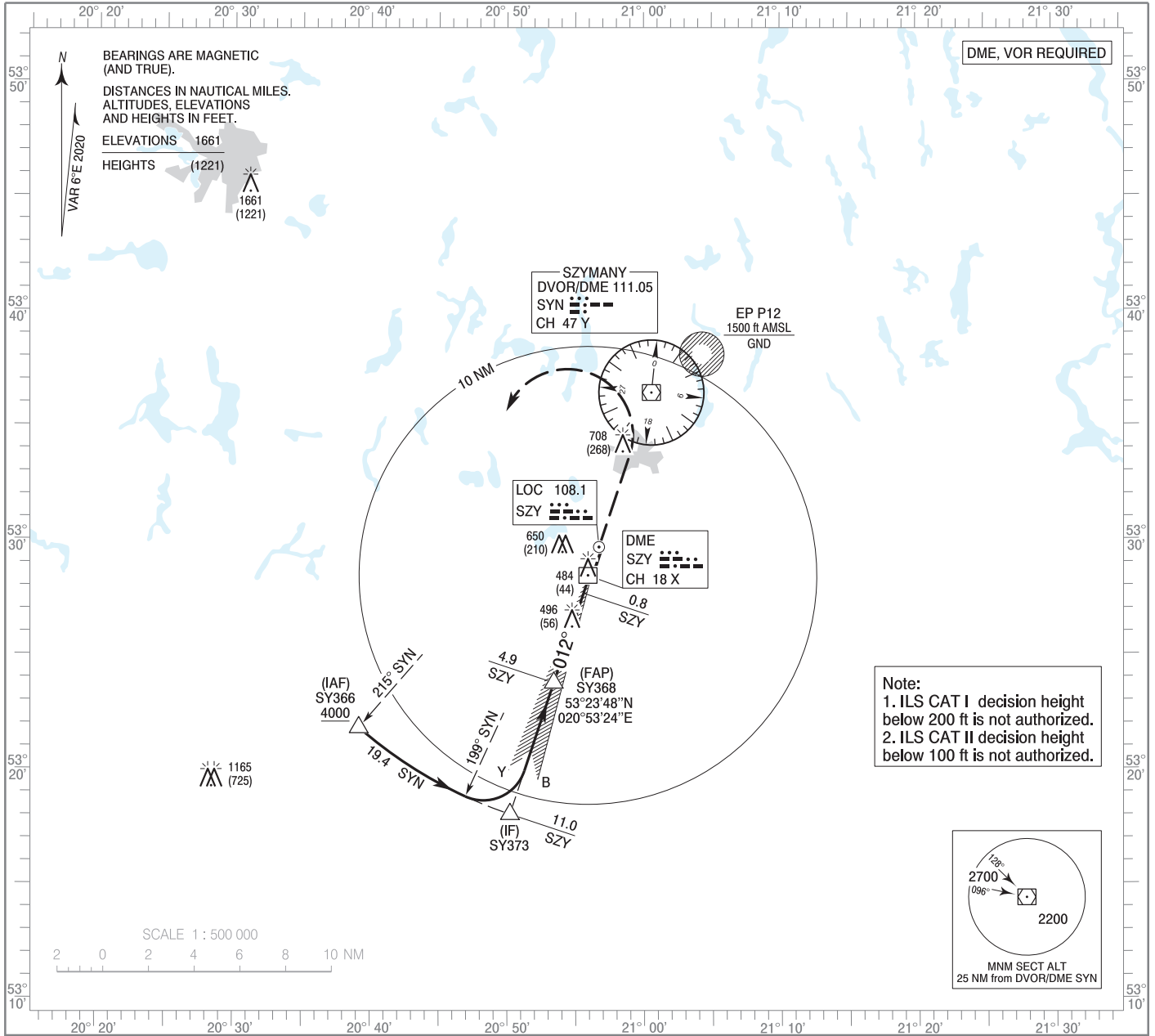
**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 464 ft
THR RWY 01 ELEV 440 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 01

Mazury TOWER 118.030
Mazury INFORMATION 118.030
Mazury RADIO 118.030

**Olsztyn - Mazury
ILS z CAT II or LOC z
RWY 01 (CAT A/B/C/D)**

Correction: ILS CAT II approved. Note added. Table OCA (OCH) changed. Tables changed. Obstacles changed. EP P12 added.



OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 4.1								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
		Straight-in	Cat. I	614 (174)	626 (186)	634 (194)	645 (205)	Time	min : s	3 : 05	2 : 28	2 : 03	1 : 46
Cat. II	526 (86)		543 (103)	555 (115)	569 (129)	Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
LOC	750 (310)		750 (310)	750 (310)	750 (310)								
Circling (OCH AAL)		960 (496)	960 (496)	1060 (596)	1160 (696)	Final approach distance/altitude (height)							
		Distance		4		3		2					
		Altitude (height)		1720 (1280)		1400 (960)		1080 (640)					

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAOOlsztyn - Mazury
ILS z CAT II or LOC z
RWY 01 (CAT A/B/C/D)

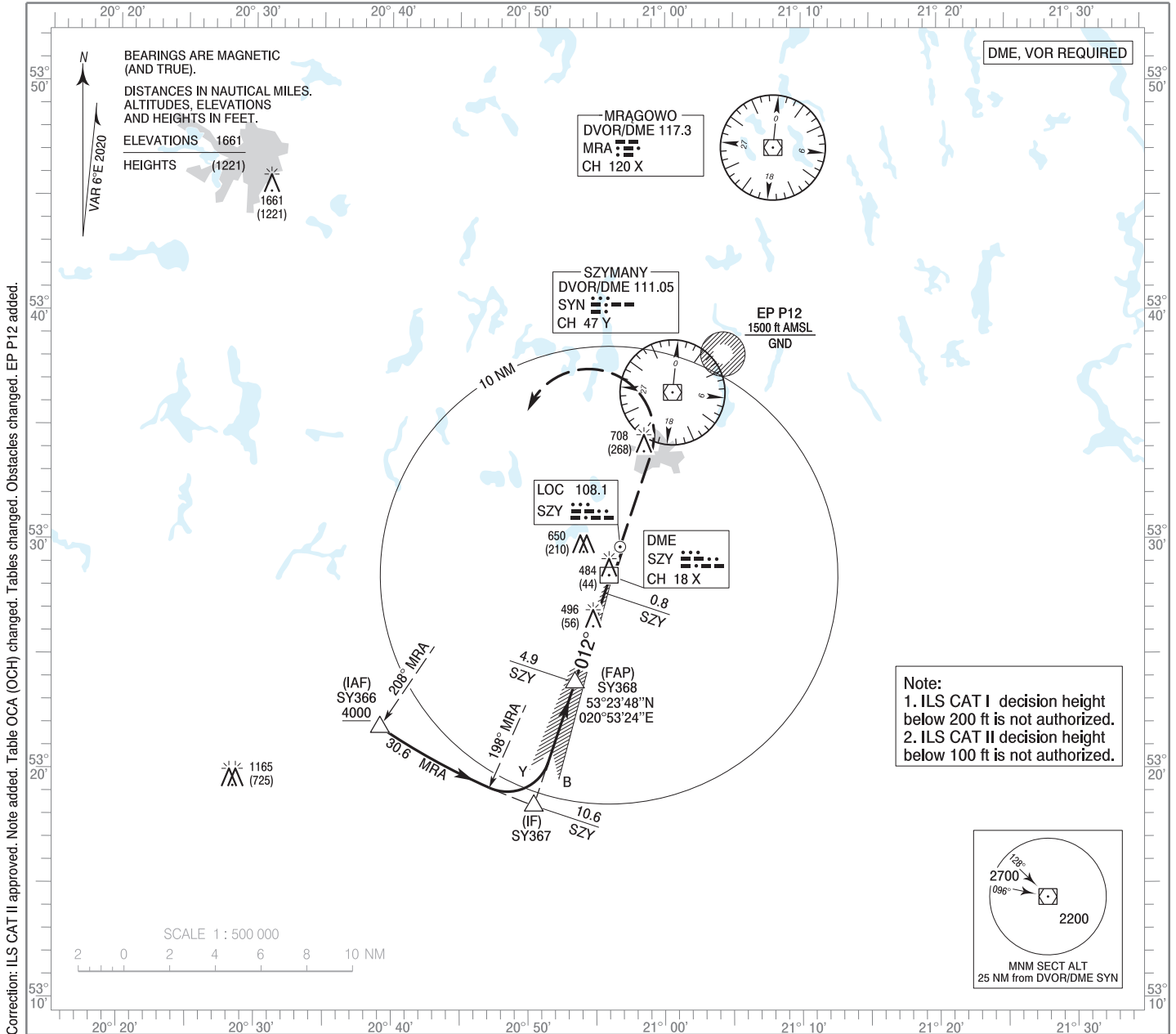
FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF SY366	53°21'49.5"N	020°39'10.1"E	221.28° GEO (215° MAG) DVOR SYN	19.42 NM DME SYN
IF SY373	53°18'03.2"N	020°50'12.5"E	198.65° GEO (192° MAG) DVOR SYN	19.42 NM DME SYN
FAP (FAF LOC) SY368	53°23'47.6"N	020°53'24.1"E	018.47° GEO (012° MAG) LOC SZY	4.91 NM DME SZY
MAPt (LOC)	53°27'41.1"N	020°55'34.5"E	018.48° GEO (012° MAG) LOC SZY	0.80 NM DME SZY
Final approach descent angle: 3.00°				

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 464 ft
THR RWY 01 ELEV 440 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 01

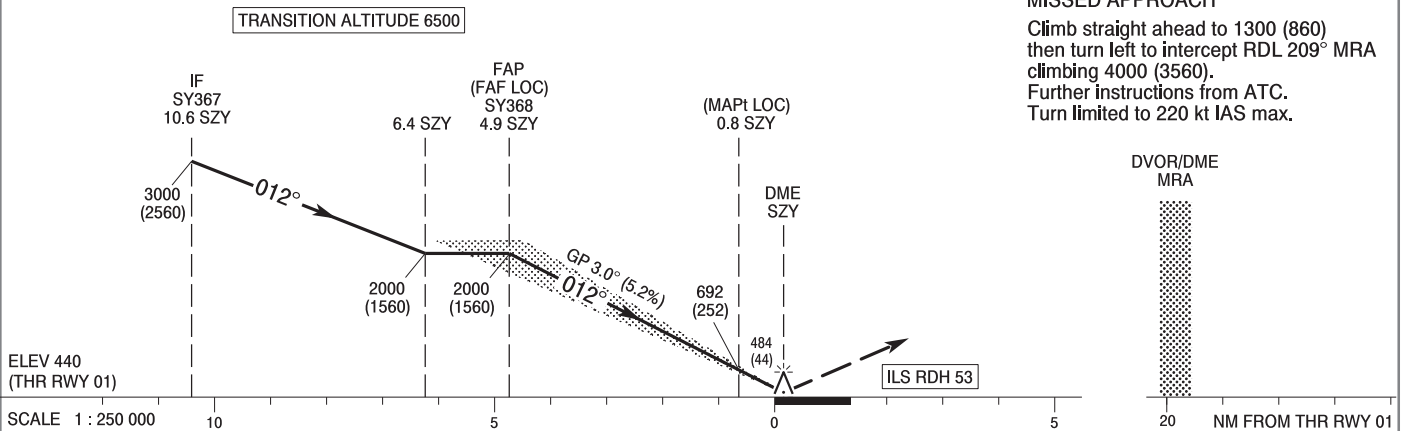
Mazury TOWER 118.030
Mazury INFORMATION 118.030
Mazury RADIO 118.030

**Olsztyn - Mazury
ILS y CAT II or LOC y
RWY 01 (CAT A/B/C/D)**



Correction: ILS CAT II approved. Note added. Table OCA (OCH) changed. Tables changed. Obstacles changed. EP P12 added.

MISSED APPROACH
Climb straight ahead to 1300 (860) then turn left to intercept RDL 209° MRA climbing 4000 (3560). Further instructions from ATC. Turn limited to 220 kt IAS max.



OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 4.1								
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180
Straight - in	Cat. I	614 (174)	626 (186)	634 (194)	645 (205)	Time	min : s	3 : 05	2 : 28	2 : 03	1 : 46	1 : 32	1 : 22
	Cat. II	526 (86)	543 (103)	555 (115)	569 (129)	Rate of descent	ft / min	420	530	640	740	850	960
	LOC	750 (310)	750 (310)	750 (310)	750 (310)		Final approach distance/altitude (height)						
Circling (OCH AAL)		960 (496)	960 (496)	1060 (596)	1160 (696)	Distance		4	3	2			
						Altitude (height)		1720 (1280)	1400 (960)	1080 (640)			

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAOOlsztyn - Mazury
ILS y CAT II or LOC y
RWY 01 (CAT A/B/C/D)

FIX / POINT	LATITUDE	LONGITUDE	FIX FORMATION	
IAF SY366	53°21'49.5"N	020°39'10.1"E	214.35° GEO (208° MAG) DVOR MRA	30.58 NM DME MRA
IF SY367	53°18'24.4"N	020°50'24.4"E	200.15° GEO (194° MAG) DVOR MRA	30.58 NM DME MRA
FAP (FAF LOC) SY368	53°23'47.6"N	020°53'24.1"E	018.47° GEO (012° MAG) LOC SZY	4.91 NM DME SZY
MAPt (LOC)	53°27'41.1"N	020°55'34.5"E	018.47° GEO (012° MAG) LOC SZY	0.80 NM DME SZY
Final approach descent angle: 3.00°				

2.22.4.2 PODEJŚCIE Z KRAŻENIEM

Podjeścia z krażeniem są niedozwolone.

2.22.5 PROCEDURY DLA LOTÓW VFR

Doloty i odloty VFR (patrz AD 2 EPWA 7-2-1 i 7-2-2) do/z Lotniska Chopina w Warszawie mogą się odbywać po jednej z następujących tras VFR:

Trasa A-X-R-W: Od zabudowań magazynowych w miejscowości Siostrzeń - punkt **ALFA** (52 03 47,52 N 020 44 35,59 E) wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8) aż do PTAK Warsaw EXPO (kierunek magnetyczny 045°) - punkt **X-RAY** (52 06 31 N 020 49 51,25 E) następnie wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8) aż do centrum handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt **ROMEO** (52 08 06,15 N 020 53 22,41 E), następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY** (52 09 24,97 N 020 56 59,02 E).

Trasa B-X-R-W: Od fabryki na południowej części Błonia - punkt **BRAVO** (52 11 03,44 N 020 36 49,94 E) wykonywać lot aż do PTAK Warsaw EXPO (kierunek magnetyczny 115°) - punkt **X-RAY** (52 06 31 N 020 49 51,25 E) następnie skrócić w lewo i wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8), aż do centrum handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt **ROMEO** (52 08 06,15 N 020 53 22,41 E), następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY** (52 09 24,97 N 020 56 59,02 E).

Trasa T-X-R-W: Od fabryki na południe od Tarczyna - punkt **TANGO** (51 58 14,47 N 020 50 00,76 E) wykonywać lot wzdłuż aż do PTAK Warsaw EXPO (kierunek magnetyczny 354°) - punkt **X-RAY** (52 06 31 N 020 49 51,25 E), następnie wykonywać lot wzdłuż trasy E67 (drogi krajowej nr 8) aż do centru handlowego Janki (kierunek magnetyczny 049°) - punkt **ROMEO** (52 08 06,15 N 020 53 22,41 E), następnie wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot w kierunku wieży radaru (kierunek magnetyczny 055°) - punkt **WHISKEY** (52 09 24,97 N 020 56 59,02 E).

Trasa G-K-N-O-E^{*)}: Od mostu drogowego na Wiśle - punkt **GOLF** (51 59 26,53 N 021 14 04,93 E), wzdłuż rzeki Wisły do oczyszczalni ścieków w Karczewie (kierunek magnetyczny 357°) - punkt **KILO** (52 05 28,65 N 021 14 14,56 E), dalej wzdłuż Wisły do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 322°) - punkt **NOVEMBER** (52 13 03,05 N 021 05 50,18 E), tam wykonać zakręt w lewo i wykonywać lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSCAR** (52 11 51,16 N 021 03 06,07 E), następnie w kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO** (52 10 54,00 N 020 59 10,00 E). Lot należy wykonywać z ominięciem strefy EPP9 (Warszawa).

Trasa M-N-O-E^{*)}: Od skrzyżowania w miejscowości Zakręt - punkt **MIKE** (52 13 21,81 N 021 14 59,52 E) wykonać lot do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 262°) - punkt **NOVEMBER** (52 13 03,05 N 021 05 50,18 E), tam wykonać zakręt w lewo, dalej lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSCAR** (52 11 51,16 N 021 03 06,07 E), następnie w kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO** (52 10 54,00 N 020 59 10,00 E).

Trasa Z-N-O-E^{*)}: Od terminala kolejowego Żerań - punkt **ZULU** (52 17 25 N 021 00 39 E), nad prawą linią brzegową rzeki Wisły oraz (o ile warunki meteorologiczne na to zezwalają) na wysokości min. 1600 ft AMSL do mostu Siekierkowskiego (kierunek magnetyczny 140°) - punkt **NOVEMBER** (52 13 03,05 N 021 05 50,18 E), tam wykonać zakręt w prawo i wykonywać lot wzdłuż Trasy Siekierkowskiej do skrzyżowania z ul. Czerniakowską (kierunek magnetyczny 231°) - punkt **OSCAR** (52 11 51,16 N 021 03 06,07 E), nw kierunku skrzyżowania ul. Marynarskiej i trasy S79 (kierunek magnetyczny 248°) - punkt **ECHO** (52 10 54,00 N 020 59 10,00 E).

^{*)} Za wyjątkiem lotów lotnictwa państwowego, lotów specjalnych (GARDA, HOSP, HEMS, FFR, SAR) oraz zwolnionych z tego obowiązku (np. oblot gazociągu) na podstawie decyzji Prezesa ULC, trasa N-O-E dostępna jest wyłącznie dla statków powietrznych startujących lub lądujących na Lotnisku Chopina w Warszawie.

CIRCLING APPROACH

Circling approaches are prohibited.

PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS

VFR arrivals and departures (see AD 2 EPWA 7-2-1 and 7-2-2) to/from Warsaw Chopin Airport may be conducted along the following VFR routes:

A-X-R-W Route: From warehouse buildings in Siostrzeń town - point **ALFA** (52 03 47.52 N 020 44 35.59 E) fly along road E67 (national road No. 8) to PTAK Warsaw EXPO (magnetic track 045°) - **X-RAY** point (52 06 31 N 020 49 51.25 E), then fly to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point (52 08 06.15 N 020 53 22.41 E), then turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY** (52 09 24.97 N 020 56 59.02 E).

B-X-R-W Route: From the factory in the southern part of Błonia town - **BRAVO** point (52 11 03.44 N 020 36 49.94 E) fly to PTAK Warsaw EXPO (magnetic track 115°) - **X-RAY** point (52 06 31 N 020 49 51.25 E), then turn left and fly along road E67 (national road No. 8) to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point (52 08 06.15 N 020 53 22.41 E), then turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY** (52 09 24.97 N 020 56 59.02 E).

T-X-R-W Route: From the factory south of Tarczyn town - point **TANGO** (51 58 14.47 N 020 50 00.76 E) fly to PTAK Warsaw EXPO (magnetic track 354°) - **X-RAY** point (52 06 31 N 020 49 51.25 E), then fly along road E67 (national road No. 8) to Janki shopping centre (magnetic track 049°) - **ROMEO** point (52 08 06.15 N 020 53 22.41 E), then turn right and fly inbound radar tower (magnetic track 055°) - point **WHISKEY** (52 09 24.97 N 020 56 59.02 E).

G-K-N-O-E Route^{*)}: From road bridge over the Vistula River - point **GOLF** (51 59 26.53 N 021 14 04.93 E) fly along the Vistula River until sewage-treatment plant in Karczew town (magnetic track 357°) - point **KILO** (52 05 28.65 N 021 14 14.56 E), then fly along the Vistula River until Siekierkowski Bridge (magnetic track 322°) - point **NOVEMBER** (52 13 03.05 N 021 05 50.18 E), turn left and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - point **OSCAR** (52 11 51.16 N 021 03 06.07 E), then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO** (52 10 54.00 N 020 59 10.00 E). Avoid the area EPP9 (Warszawa)

M-N-O-E Route^{*)}: From the intersection in Zakręt Town - **MIKE** point (52 13 21.81 N 021 14 59.52 E) fly to Siekierkowski bridge (magnetic track 262°) - **NOVEMBER** point (52 13 03.05 N 021 05 50.18 E), turn left and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - **OSCAR** point (52 11 51.16 N 021 03 06.07 E), then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO** (52 10 54.00 N 020 59 10.00 E).

Z-N-O-E Route^{*)}: From Żerań rail terminal - point **ZULU** (52 17 25 N 021 00 39 E) fly along the right bank of Vistula River and (unless the meteorological conditions permit) at a minimum height 1600 ft AMSL until Siekierkowski Bridge (magnetic track 140°) - point **NOVEMBER** (52 13 03.05 N 021 05 50.18 E), turn right and fly along Trasa Siekierkowska road until intersection with Czerniakowska Street (magnetic track 231°) - point **OSCAR** (52 11 51.16 N 021 03 06.07 E), then fly towards the Marynarska Street/route S79 intersection (magnetic track 248°) - point **ECHO** (52 10 54.00 N 020 59 10.00 E).

^{*)} Except for state aircraft flights, special flights (GARDA, HOSP, HEMS, FFR, SAR) and flights exempted from this obligation (e.g. flight check of pipeline) on the basis of the decision of the President of Civil Aviation Authority, N-O-E route is available only for aircraft taking-off and landing at Warsaw Chopin Airport.

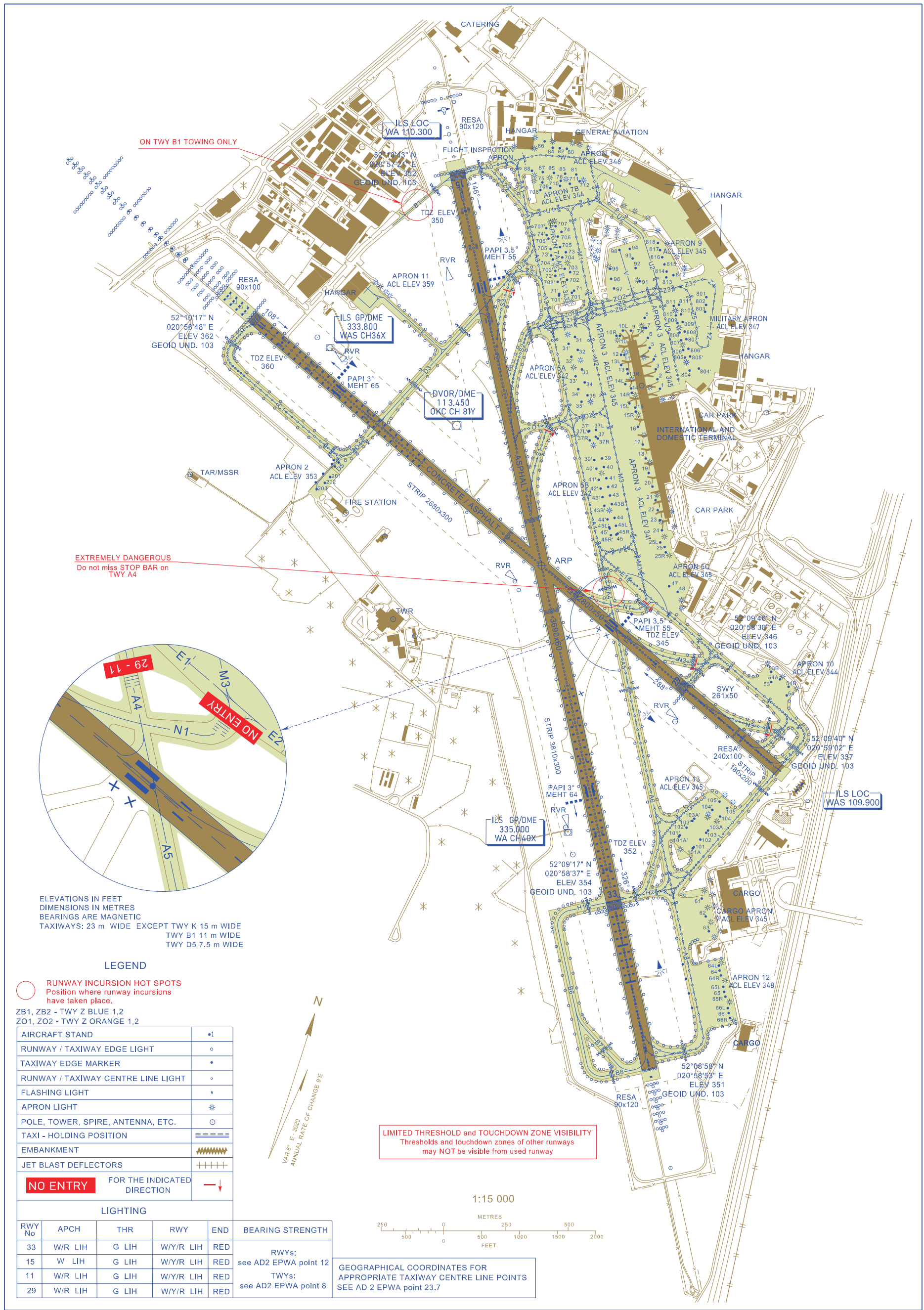
AERODROME CHART - ICAO

52°09'57" N
020°58'02" E

ELEV 362 ft

Okęcie TOWER 118.305
Okęcie GROUND 121.905

WARSAW CHOPIN AIRPORT



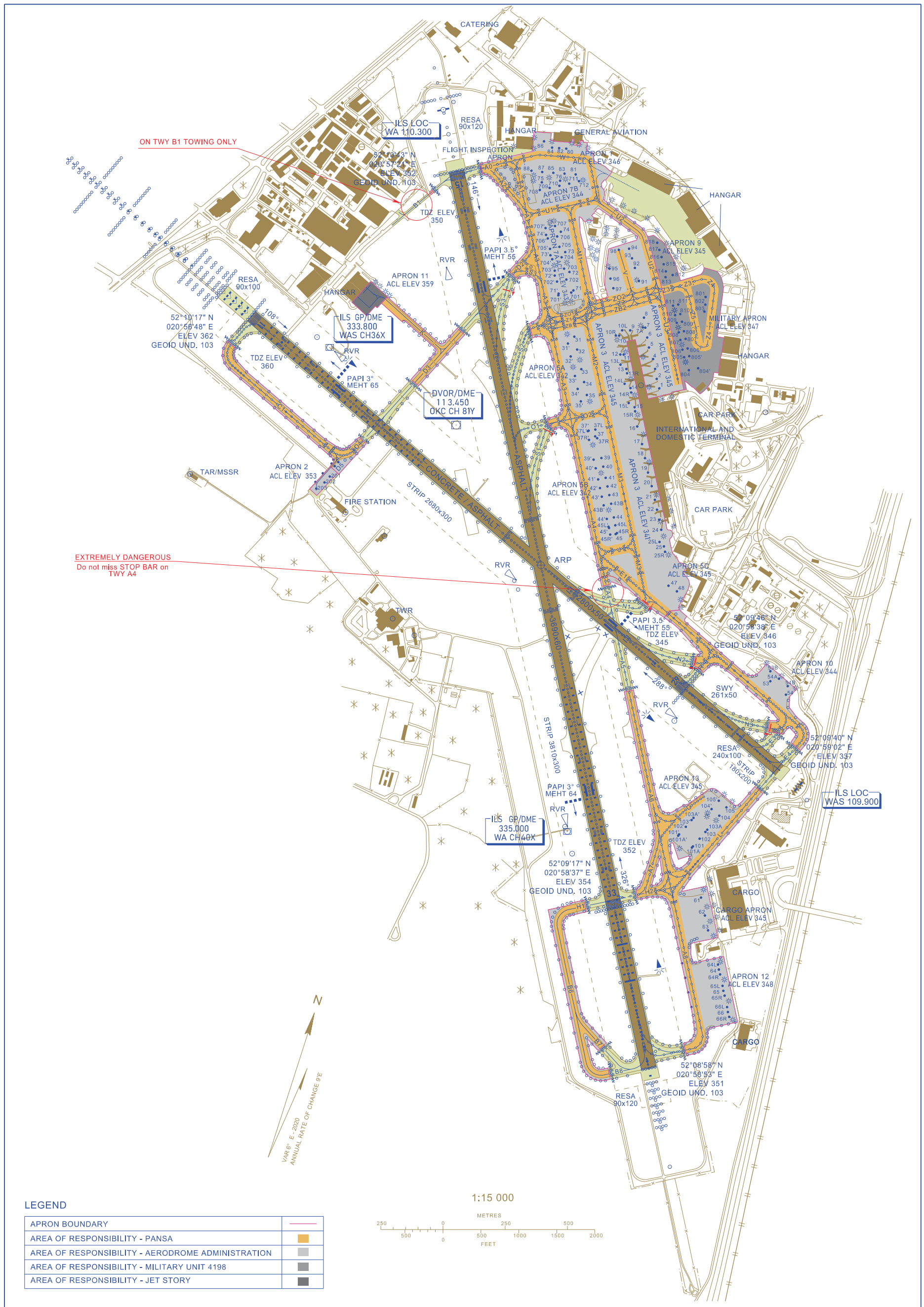
AERODROME CHART
AREAS OF RESPONSIBILITY

52°09'57" N
020°58'02" E

ELEV 362 ft

Okęcie TOWER 118.305
Okęcie GROUND 121.905

WARSAW CHOPIN AIRPORT



Correction: Deleted stands 38,38',53A

LEGEND

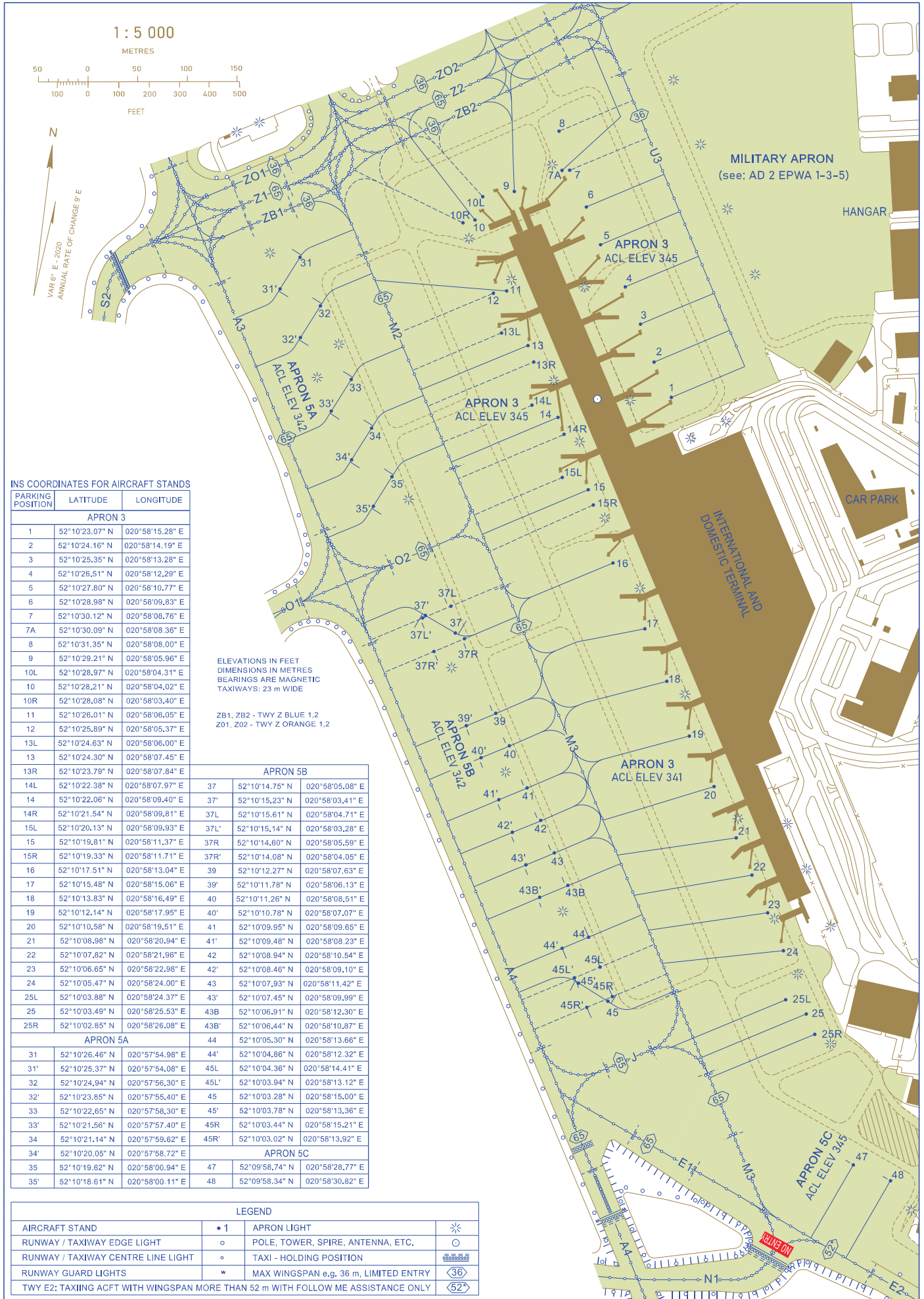
APRON BOUNDARY	
AREA OF RESPONSIBILITY - PANSA	
AREA OF RESPONSIBILITY - AERODROME ADMINISTRATION	
AREA OF RESPONSIBILITY - MILITARY UNIT 4198	
AREA OF RESPONSIBILITY - JET STORY	



AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART - ICAO

Okęcie TOWER 118.305
Okęcie GROUND 121.905

WARSAW CHOPIN AIRPORT

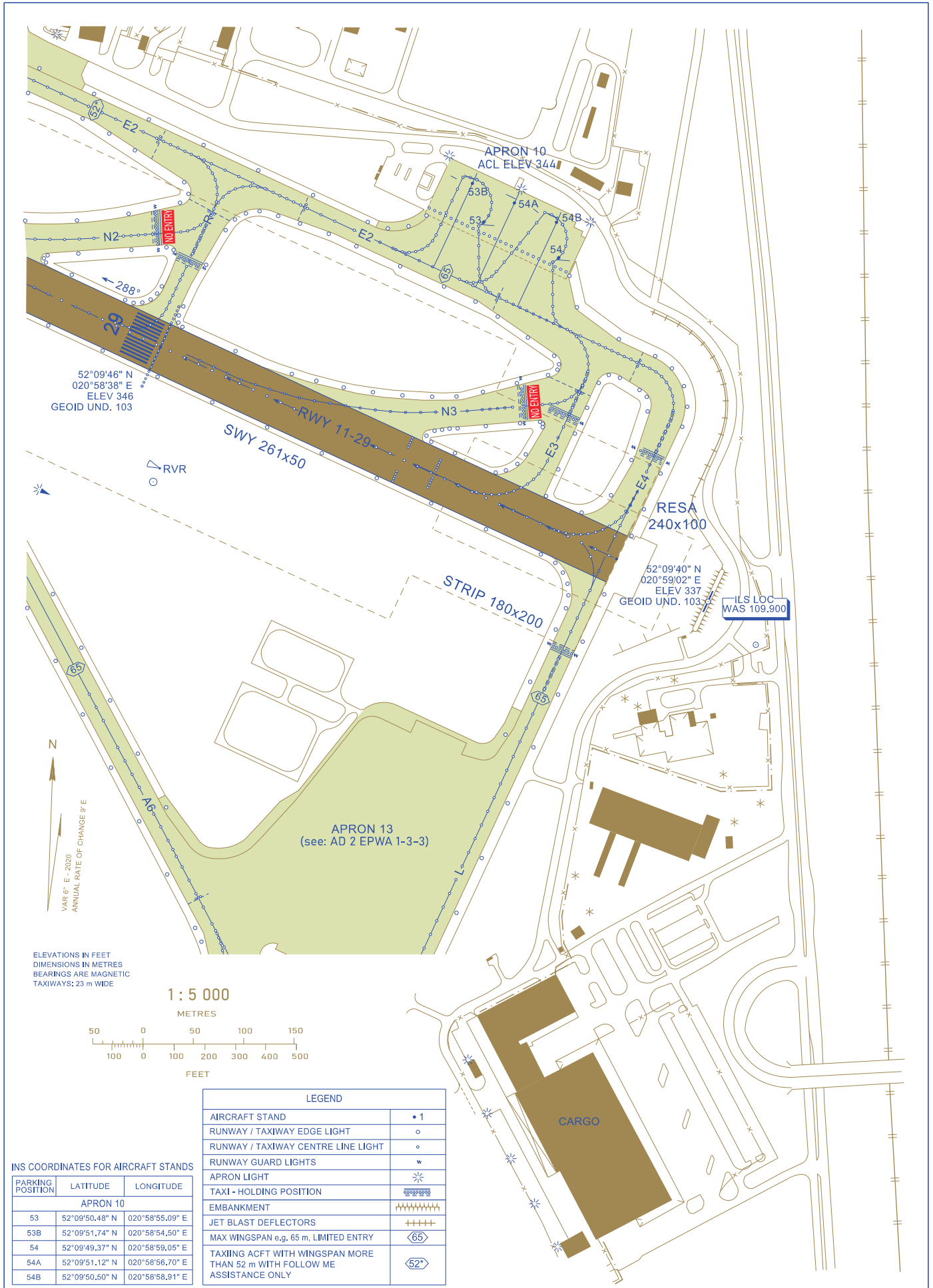


Correction: DELETED STANDS 38,38'

AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART - ICAO

Okecie TOWER 118.305
Okecie GROUND 121.905

WARSAW CHOPIN AIRPORT



52°09'46" N
020°58'38" E
ELEV 346
GEOID UND. 103

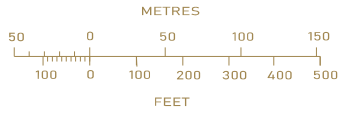
52°09'40" N
020°59'02" E
ELEV 337
GEOID UND. 103

ILS LOC
WAS 109.900

VAR 6° E - 2020
ANNUAL RATE OF CHANGE 9"E

ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC
TAXIWAYS: 23 m WIDE

1 : 5 000



LEGEND	
AIRCRAFT STAND	• 1
RUNWAY / TAXIWAY EDGE LIGHT	○
RUNWAY / TAXIWAY CENTRE LINE LIGHT	◦
RUNWAY GUARD LIGHTS	w
APRON LIGHT	*
TAXI - HOLDING POSITION	⊞
EMBANKMENT	
JET BLAST DEFLECTORS	+++++
MAX WINGSPAN e.g. 65 m, LIMITED ENTRY	<65>
TAXIING ACFT WITH WINGSPAN MORE THAN 52 m WITH FOLLOW ME ASSISTANCE ONLY	<52>

INS COORDINATES FOR AIRCRAFT STANDS

PARKING POSITION	LATITUDE	LONGITUDE
APRON 10		
53	52°09'50.48" N	020°58'55.09" E
53B	52°09'51.74" N	020°58'54.50" E
54	52°09'49.37" N	020°58'59.05" E
54A	52°09'51.12" N	020°58'56.70" E
54B	52°09'50.50" N	020°58'58.91" E

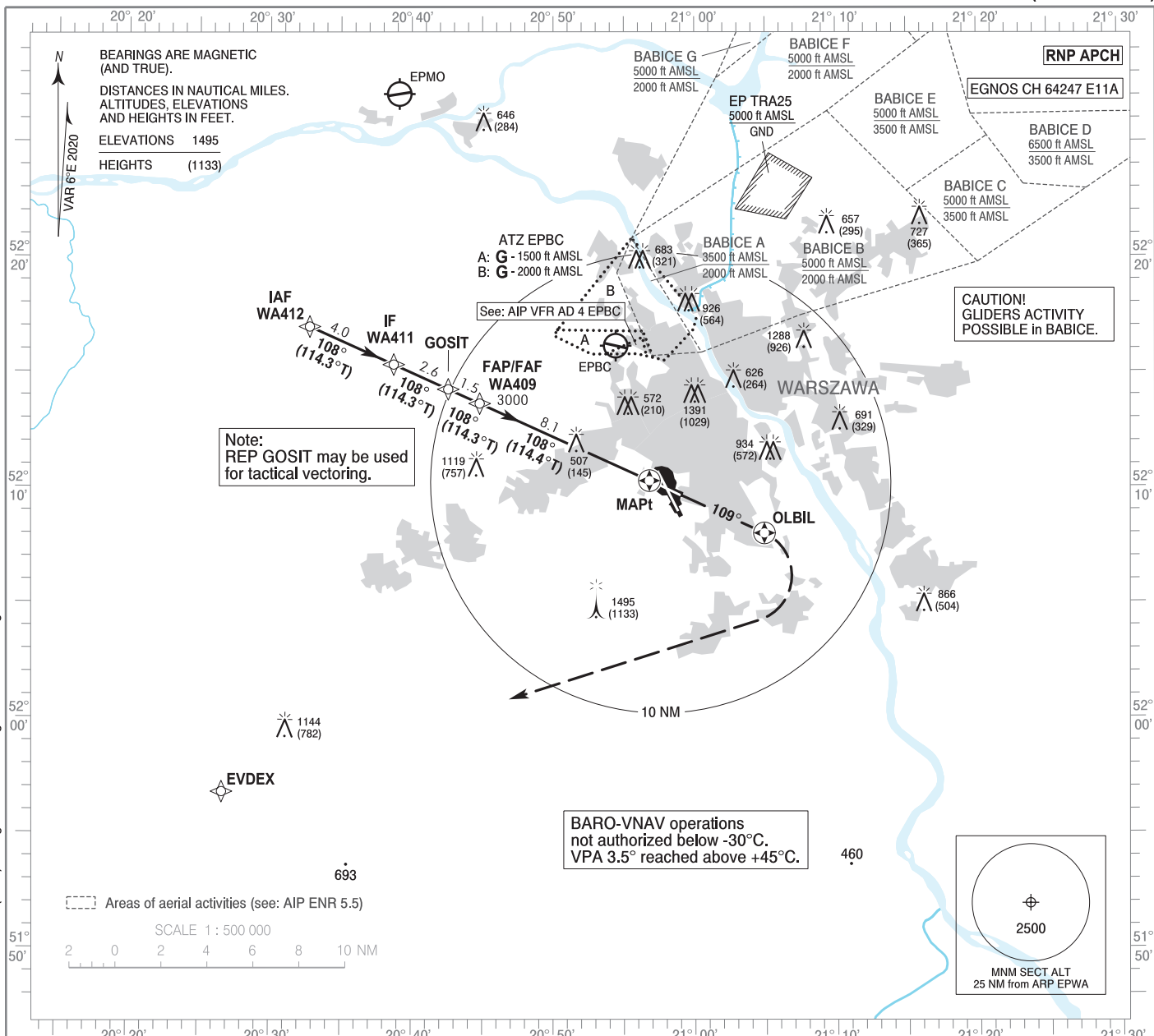
Correction: DELETED STAND 53A

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

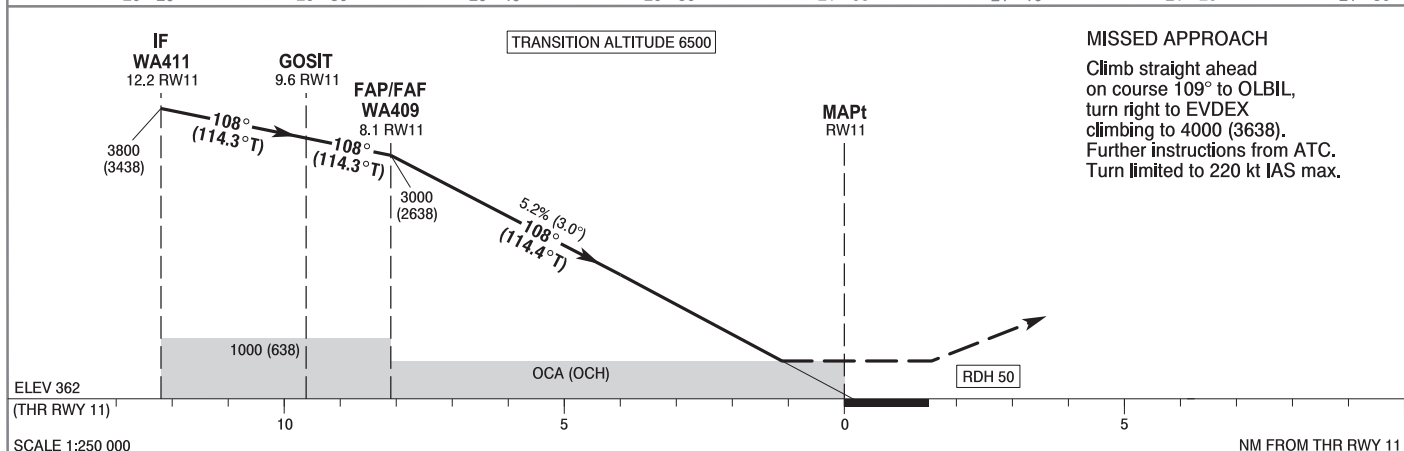
AERODROME ELEV 362 ft
THR RWY 11 ELEV 362 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 11

Warszawa APPROACH	125.055	ATIS ARR	120.455
	128.805	Okęcie TOWER	118.305
	129.380	Okęcie GROUND	121.905
	135.930		

**WARSAW CHOPIN AIRPORT
RNP
RWY 11 (CAT A/B/C/D)**



Correction: LPV OCA (OCH) changed. Tables changed. Editorial changes.



OCA (OCH)					Distance FAF - MAPt 8.1 NM								
Cat. of ACFT	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	180	
Straight - in	LPV	562 (200)	574 (212)	582 (220)	593 (231)	Time	min : s	6:05	4:52	4:04	3:29	3:03	2:42
	LNAV / VNAV	640 (278)	650 (288)	660 (298)	670 (308)	Rate of descent	ft / min	430	530	640	740	850	960
	LNAV	760 (398)	760 (398)	760 (398)	760 (398)		Final approach distance/altitude (height)						
Circling approaches are prohibited					Distance	8	6	4	2				
					Altitude (height)	2970 (2608)	2330 (1968)	1690 (1328)	1050 (688)				

**WARSAW CHOPIN AIRPORT
RNP
RWY 11 (CAT A/B/C/D)**

EPWA RNP RWY 11 FROM WA412

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	VPA/TCH	NAV SPEC
001	IF	WA412	-	-	-	-	-	-220	-	RNP APCH
002	TF	WA411	-	108 (114.28)	4.01	-	+3800 ft	-	-	RNP APCH
003	TF	GOSIT	-	108 (114.26)	2.58	-	-	-	-	RNP APCH
004	TF	WA409	-	108 (114.33)	1.50	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH
005	TF	RW11	Y	108 (114.37)	8.13	-	@412 ft	-	-3.0/50	RNP APCH
006	CF	OLBIL	Y	109 (114.42)	5.49	-	-	-220	-	RNP APCH
007	DF	EVDEX	-	-	-	R	+4000 ft	-220	-	RNP APCH

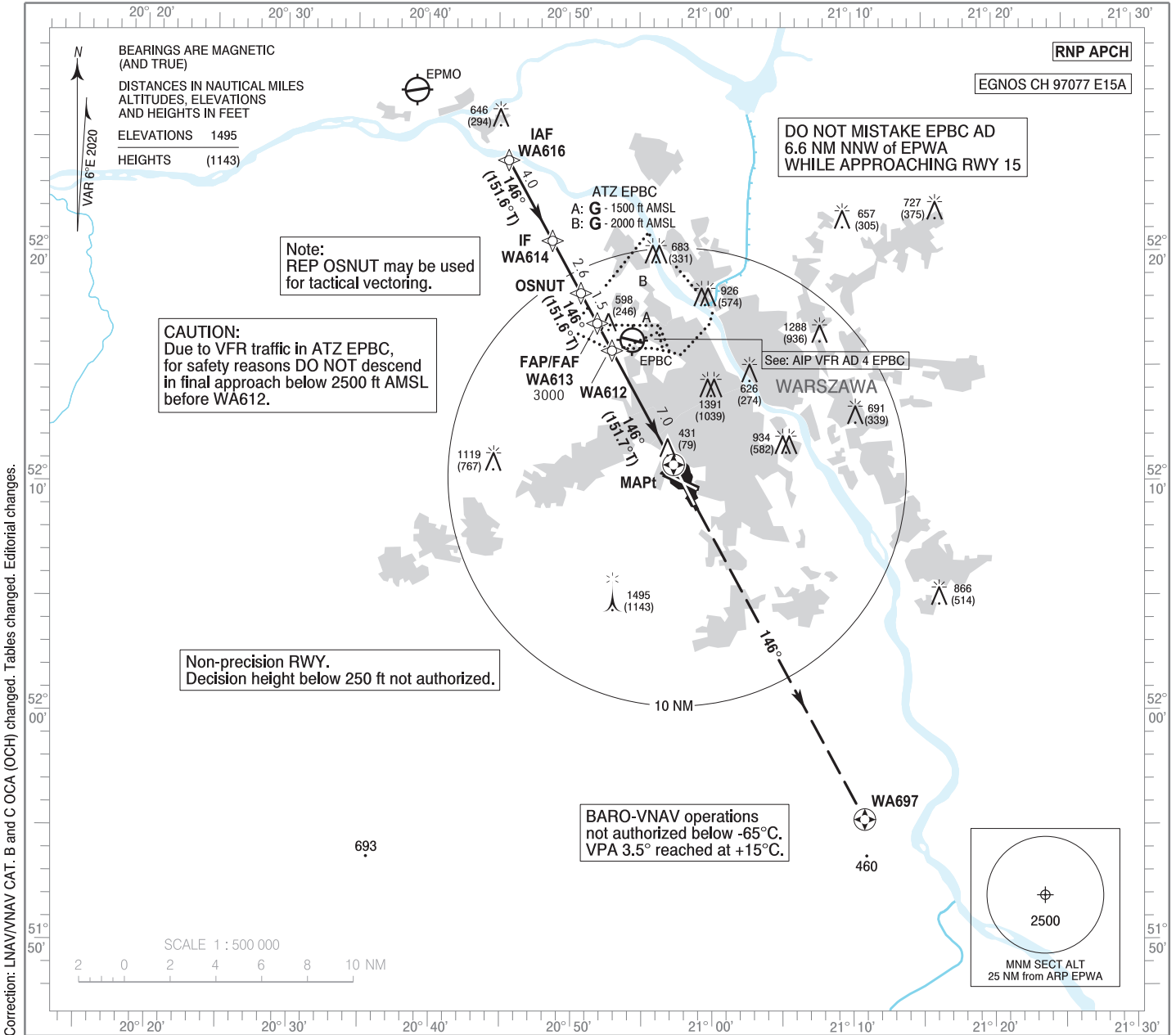
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
EVDEX (MAF)	51 56 46.5 N	020 26 40.6 E
GOSIT	52 14 15.7 N	020 42 33.9 E
OLBIL (MATF)	52 08 00.5 N	021 04 54.5 E
RW11 (MAPt)	52 10 17.3 N	020 56 48.2 E
WA409 (FAP/FAF)	52 13 38.6 N	020 44 47.3 E
WA411 (IF)	52 15 19.3 N	020 38 44.3 E
WA412 (IAF)	52 16 57.7 N	020 32 48.0 E

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

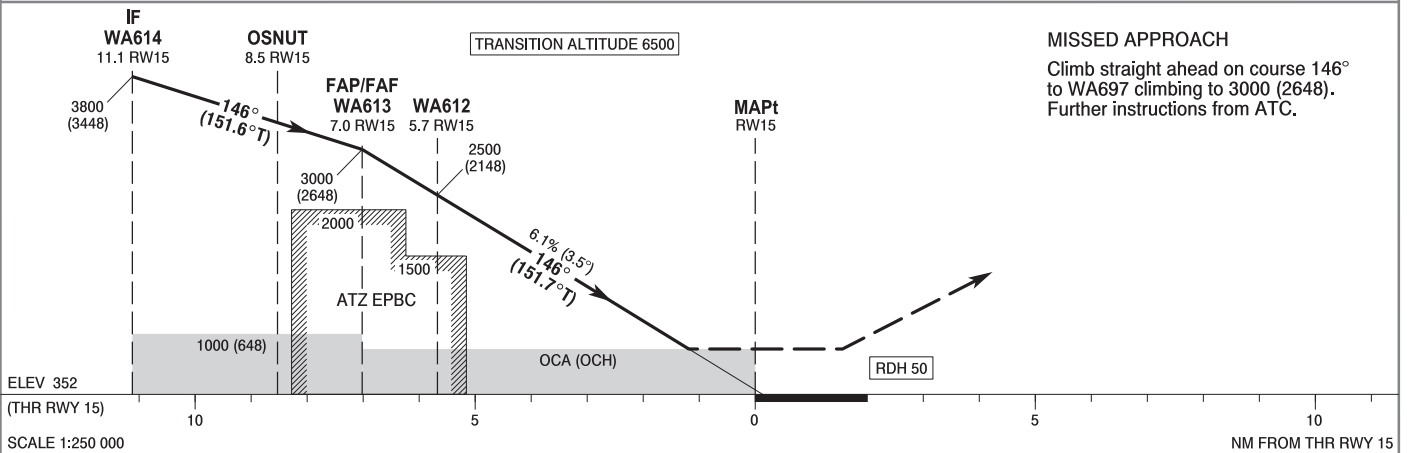
AERODROME ELEV 362 ft
THR RWY 15 ELEV 352 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 15

Warszawa APPROACH	125.055	ATIS ARR	120.455
	128.805	Okecie TOWER	118.305
	129.380	Okecie GROUND	121.905
	135.930		

WARSAW CHOPIN AIRPORT
RNP
RWY 15 (CAT A/B/C/D)



Correction: LNAV/VNAV CAT. B and C OCA (OCH) changed. Tables changed. Editorial changes.



		OCA (OCH)				Distance FAF - MAPt 7.0 NM						
Cat. of ACFT		A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160
Straight - in	LPV	567 (215)	581 (229)	591 (239)	604 (252)	Time	min : s	5:15	4:12	3:30	3:00	2:38
	LNAV / VNAV	640 (288)	660 (308)	670 (318)	680 (328)	Rate of descent	ft / min	490	620	740	860	990
	LNAV	850 (498)	850 (498)	850 (498)	850 (498)							
Circling approaches are prohibited						Final approach distance/altitude (height)						
						Distance		6	5	4	3	
						Altitude (height)		2630 (2278)	2260 (1908)	1890 (1538)	1520 (1168)	

**WARSAW CHOPIN AIRPORT
RNP
RWY 15 (CAT A/B/C/D)**

EPWA RNP RWY 15 FROM WA616

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	VPA/TCH	NAV SPEC
001	IF	WA616	-	-	-	-	-	-220	-	RNP APCH
002	TF	WA614	-	146 (151.61)	4.01	-	+3800 ft	-	-	RNP APCH
003	TF	OSNUT	-	146 (151.60)	2.60	-	-	-	-	RNP APCH
004	TF	WA613	-	146 (151.60)	1.50	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH
005	TF	RW15	Y	146 (151.66)	7.02	-	@402 ft	-	-3.5/50	RNP APCH
006	CF	WA697	Y	146 (151.73)	17.60	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH

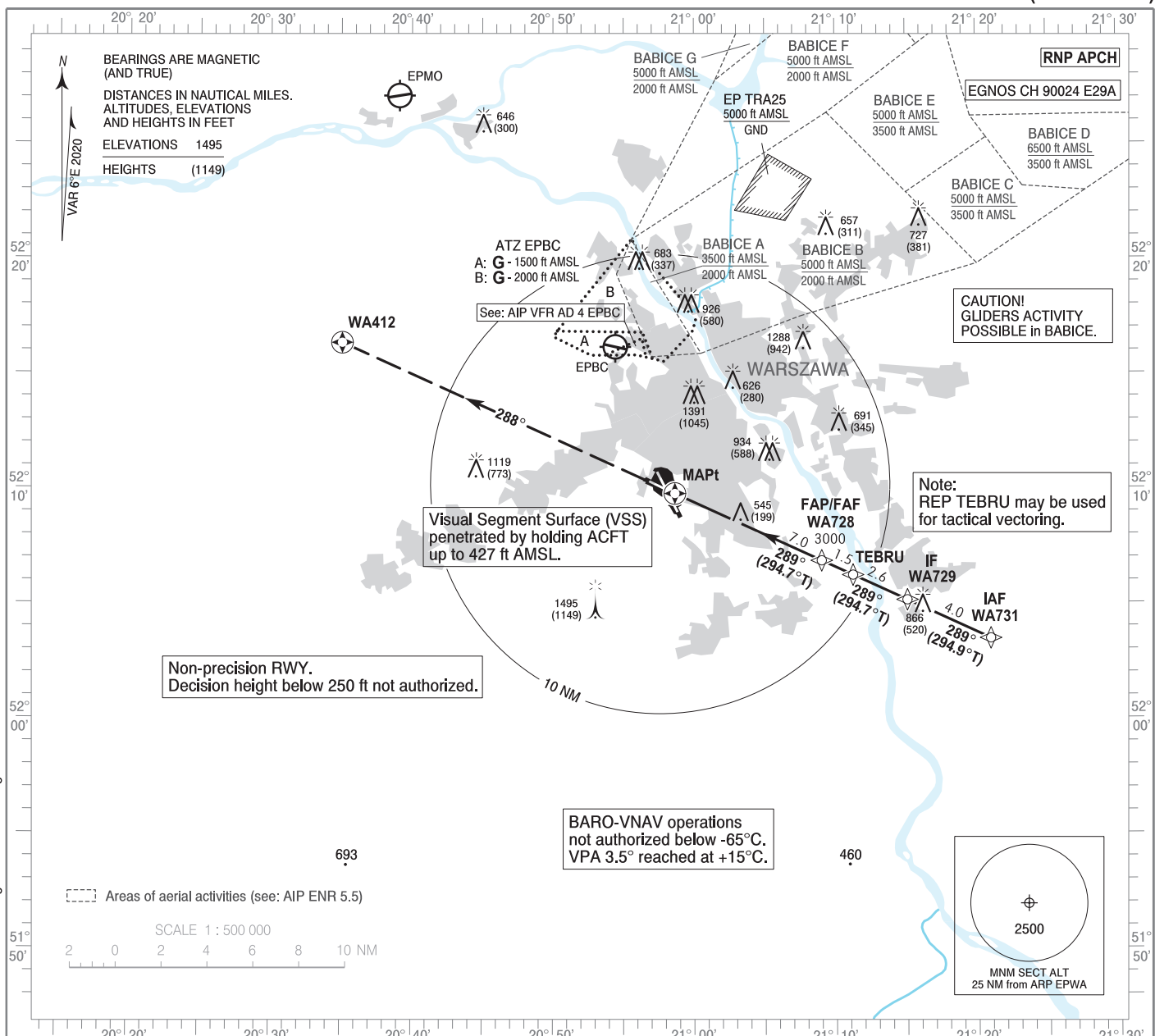
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
OSNUT	52 18 11.9 N	020 50 47.2 E
RW15 (MAPt)	52 10 42.9 N	020 57 21.3 E
WA612	52 15 41.6 N	020 52 59.4 E
WA613 (FAP/FAF)	52 16 52.7 N	020 51 56.9 E
WA614 (IF)	52 20 28.9 N	020 48 46.3 E
WA616 (IAF)	52 23 59.8 N	020 45 40.2 E
WA697 (MAF)	51 55 13.8 N	021 10 48.6 E

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 362 ft
THR RWY 29 ELEV 346 ft
HEIGHTS RELATED TO THR RWY 29

Warszawa APPROACH	125.055	ATIS ARR	120.455
	128.805	Okecie TOWER	118.305
	129.380	Okecie GROUND	121.905
	135.930		

**WARSAW CHOPIN AIRPORT
RNP
RWY 29 (CAT A/B/C/D)**

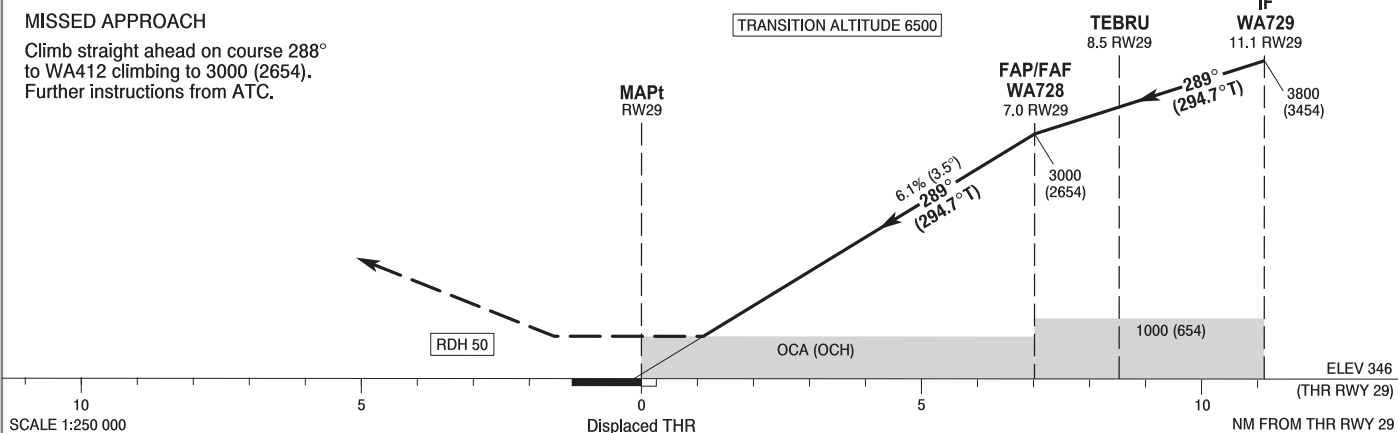


Correction: Tables changed. Editorial changes.

MISSED APPROACH

Climb straight ahead on course 288° to WA412 climbing to 3000 (2654). Further instructions from ATC.

TRANSITION ALTITUDE 6500



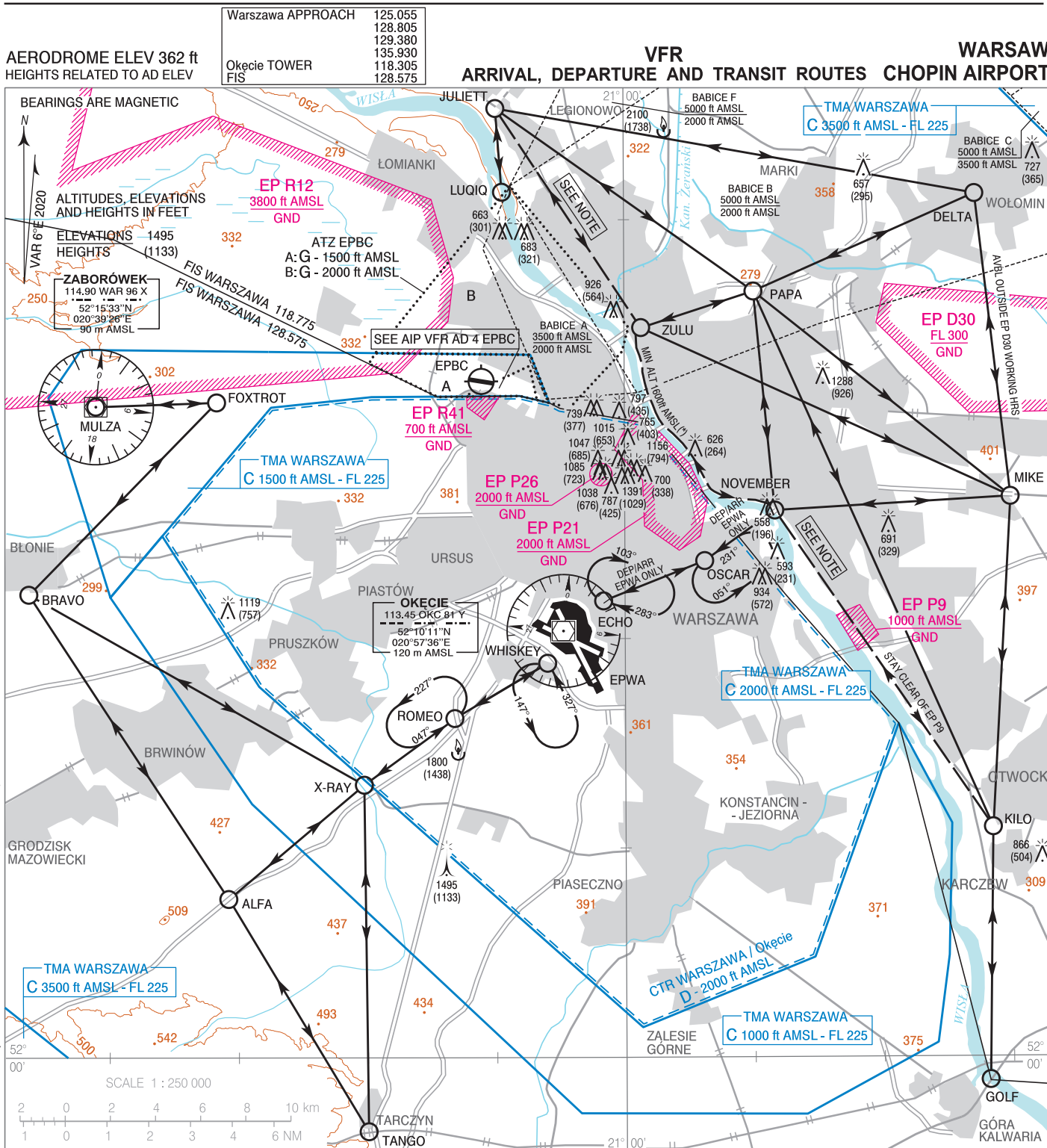
Cat. of ACFT	OCA (OCH)				Distance FAF - MAPt 7.0 NM							
	A	B	C	D	Speed	kt	80	100	120	140	160	
Straight - in	LPV	560 (214)	574 (228)	584 (238)	597 (251)	Time	min : s	5:16	4:13	3:31	3:01	2:38
	LNAV / VNAV	640 (294)	660 (314)	670 (324)	680 (334)	Rate of descent	ft / min	490	620	740	860	990
	LNAV	800 (454)	800 (454)	800 (454)	800 (454)		Final approach distance/altitude (height)					
Circling approaches are prohibited						Distance		6	5	4	3	
						Altitude (height)		2630 (2284)	2250 (1904)	1880 (1534)	1510 (1164)	

**WARSAW CHOPIN AIRPORT
RNP
RWY 29 (CAT A/B/C/D)**

EPWA RNP RWY 29 FROM WA731

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	VPA/TCH	NAV SPEC
001	IF	WA731	-	-	-	-	-	-220	-	RNP APCH
002	TF	WA729	-	289 (294.86)	4.01	-	+3800 ft	-	-	RNP APCH
003	TF	TEBRU	-	289 (294.71)	2.60	-	-	-	-	RNP APCH
004	TF	WA728	-	289 (294.65)	1.50	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH
005	TF	RW29	Y	289 (294.69)	7.04	-	@396 ft	-	-3.5/50	RNP APCH
006	CF	WA412	Y	288 (294.54)	17.44	-	+3000 ft	-	-	RNP APCH

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
RW29 (MAPt)	52 09 46.3 N	020 58 38.5 E
TEBRU	52 06 13.5 N	021 11 13.2 E
WA728 (FAP/FAF)	52 06 51.0 N	021 09 00.5 E
WA729 (IF)	52 05 08.4 N	021 15 03.1 E
WA731 (IAF)	52 03 27.8 N	021 20 56.2 E
WA412 (MAF)	52 16 57.7 N	020 32 48.0 E



Correction: VFR departure and arrival route NOVEMBER-ZULU changed. Note added. Editorial changes.

POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	DESCRIPTION
ALFA	52°03'48"N	020°44'36"E	Warehouse in Siestrzeń town
BRAVO	52°11'03"N	020°36'50"E	Factory in Błonie town
DELTA	52°20'36"N	021°13'40"E	Wołomin town
ECHO	52°10'54"N	020°59'10"E	Marynarska Street/route S79 intersection
FOXTROT	52°15'39"N	020°44'08"E	1 km north of Borzęcin Duży road intersection
GOLF	51°59'27"N	021°14'05"E	Road bridge in Góra Kalwaria town
JULIETT	52°22'40"N	020°55'00"E	Jabłonna town
KILO	52°05'29"N	021°14'15"E	Sewage-treatment plant in Karczew town
LUQIQ	52°20'40"N	020°55'15"E	Wooded island on Vistula river
MIKE	52°13'22"N	021°15'00"E	Intersection in Zakręt town
MULZA	52°15'33"N	020°39'26"E	1.5 km west of Zaborów town
NOVEMBER	52°13'03"N	021°05'50"E	Siekierkowski Bridge
OSCAR	52°11'51"N	021°03'06"E	Joint at Czerniakowska Street
PAPA	52°18'17"N	021°05'02"E	Shopping centre (Toruńska/Radzywińska intersection)
ROMEO	52°08'06"N	020°53'22"E	Shopping centre Janki
TANGO	51°58'14"N	020°50'01"E	Factory in Tarczyn town
WHISKEY	52°09'25"N	020°56'59"E	Radar tower
X-RAY	52°06'31"N	020°49'51"E	PTAK Warsaw EXPO
ZULU	52°17'25"N	021°00'39"E	Żerań rail terminal

NOTE: JULIETT - ZULU (only for DEP/ARR to/from EPBC/EPWA)
 KILO - NOVEMBER - ZULU (only for DEP/ARR to/from EPBC/EPWA)
 (*) unless required lower due to MET conditions

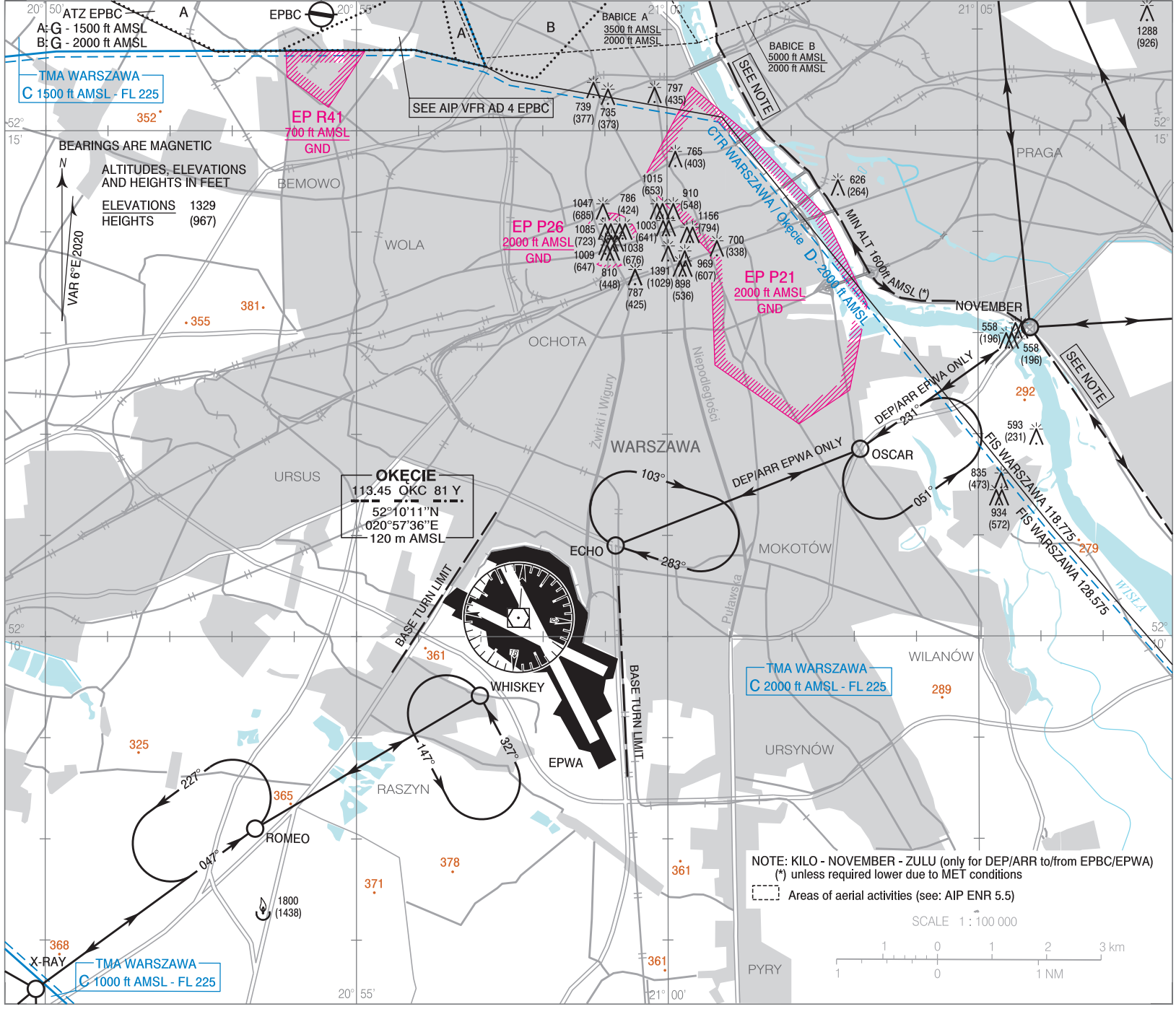
Areas of aerial activities (see: AIP ENR 5.5)

AERODROME ELEV 362 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV

Warszawa APROACH	125 055
Okęcie TOWER	128 805
FIS	129 380
	135 930
	148 305
	128 373

ARRIVAL, DEPARTURE AND TRANSIT ROUTES
CHOPIN AIRPORT
WARSAW

Correction: VFR departure and arrival route NOVEMBER-ZULU changed. Note added. Editorial changes.

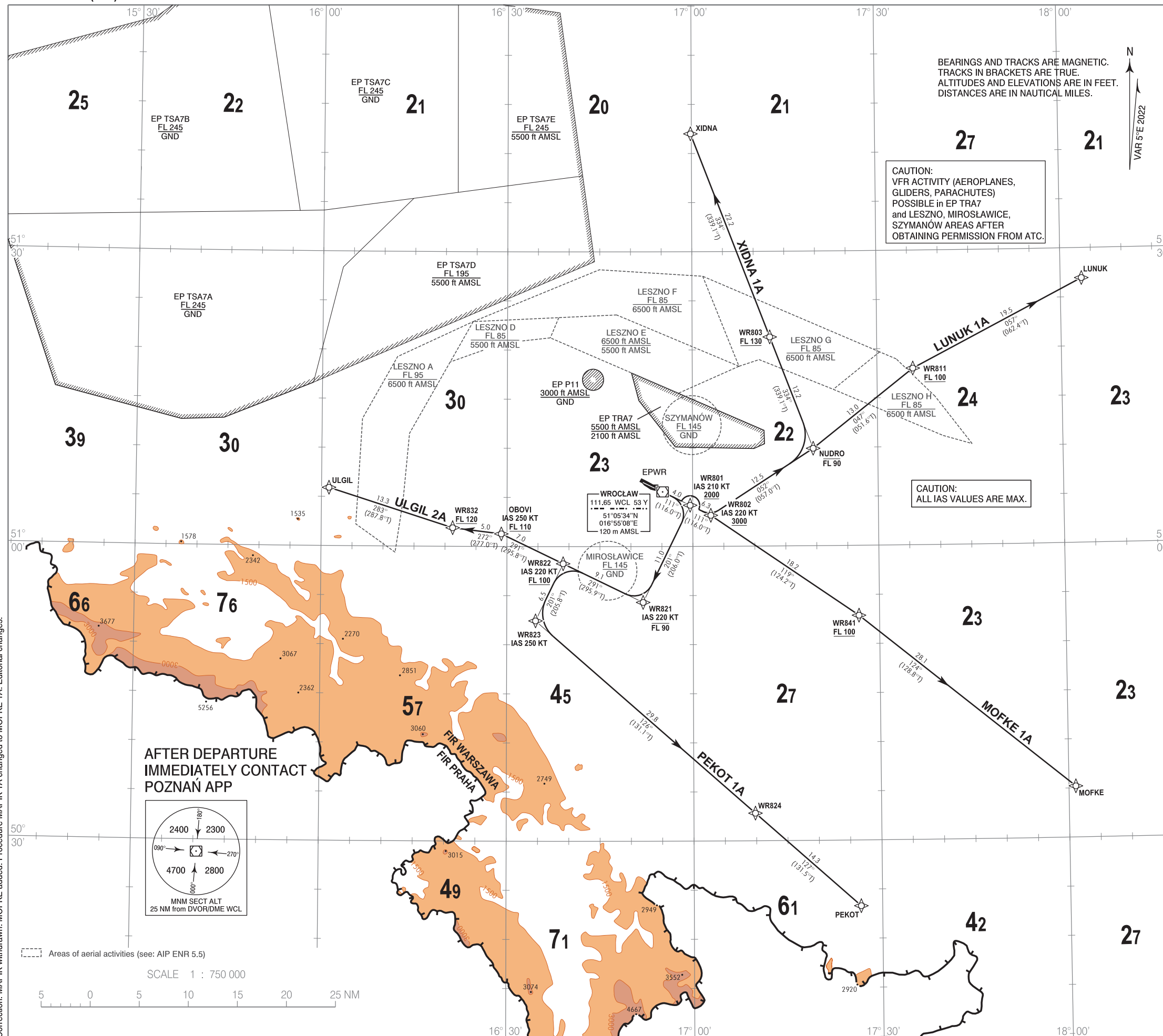


RNAV 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Poznań APPROACH 123.040, 128.925
Wrocław DELIVERY 121.805
Wrocław TOWER 120.255

Wrocław - Strachowice
RWY 11

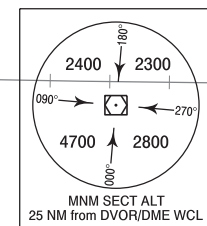


1. RNAV 1 approval required to conduct these procedures without additional restrictions. However it is possible to utilize RNAV 1 trajectories by RNAV 5 only approved aircraft. The following restriction apply: A/c equipped with RNAV 5 systems without navigation database, and requiring manual data input are exempted from the utilization of RNAV 1 procedures.
2. All aircraft which can not follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
3. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours).
4. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
5. Aircraft unable to achieve SID profile restrictions must request non-standard departure from ATC before start-up.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

- SET TRANSPONDER TO 7600
- a) Continue on assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to FPL flight level.
 - b) If being vectored, continue on assigned heading for 3 minutes then proceed direct to last SID WP climbing to FPL flight level.

AFTER DEPARTURE
IMMEDIATELY CONTACT
POZNAŃ APP



Areas of aerial activities (see: AIP ENR 5.5)

SCALE 1 : 750 000



Correction: MAPIK withdrawn. MOFKE added. Procedure MAPIK 1A changed to MOFKE 1A. Editorial changes.

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO****Wrocław - Strachowice
RWY 11****XIDNA 1A**

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL WR803

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WR802	-	111 (116.0)	6.35	-	+3000 ft	-220	RNAV 1
002	TF	NUDRO	-	052 (057.0)	12.47	-	-FL90	-	RNAV 1
003	TF	WR803	-	334 (339.1)	12.18	-	+FL130	-	RNAV 1
004	TF	XIDNA	-	334 (339.1)	22.22	-	-	-	RNAV 1

LUNUK 1A

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL NUDRO

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WR802	-	111 (116.0)	6.35	-	+3000 ft	-220	RNAV 1
002	TF	NUDRO	-	052 (057.0)	12.47	-	-FL90	-	RNAV 1
003	TF	WR811	-	047 (051.6)	13.03	-	+FL100	-	RNAV 1
004	TF	LUNUK	-	057 (062.4)	19.50	-	-	-	RNAV 1

MOFKE 1A

PDG 7% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL WR841

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WR802	-	111 (116.0)	6.35	-	+3000 ft	-220	RNAV 1
002	TF	WR841	-	119 (124.2)	18.21	-	+FL100	-	RNAV 1
003	TF	MOFKE	-	124 (128.8)	28.13	-	-	-	RNAV 1

PEKOT 1A

PDG 7% REQUIRED DUE TO OBSTACLES UNTIL WR821 AND DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL WR822

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WR801	-	111 (116.0)	4.00	-	+2000 ft	-210	RNAV 1
002	TF	WR821	-	201 (206.0)	11.00	-	-FL90	-220	RNAV 1
003	TF	WR822	-	291 (295.9)	9.06	-	+FL100	-220	RNAV 1
004	TF	WR823	-	201 (205.8)	6.47	-	-	-250	RNAV 1
005	TF	WR824	-	126 (131.1)	29.78	-	-	-	RNAV 1
006	TF	PEKOT	-	127 (131.5)	14.33	-	-	-	RNAV 1

ULGIL 2A

PDG 7% REQUIRED DUE TO OBSTACLES UNTIL WR821 AND DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL WR822

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WR801	-	111 (116.0)	4.00	-	+2000 ft	-210	RNAV 1
002	TF	WR821	-	201 (206.0)	11.00	-	-FL90	-220	RNAV 1
003	TF	WR822	-	291 (295.9)	9.06	-	+FL100	-220	RNAV 1
004	TF	OBOVI	-	291 (295.8)	7.00	-	+FL110	-250	RNAV 1
005	TF	WR832	-	272 (277.0)	5.00	-	+FL120	-	RNAV 1
006	TF	ULGIL	-	283 (287.8)	13.26	-	-	-	RNAV 1

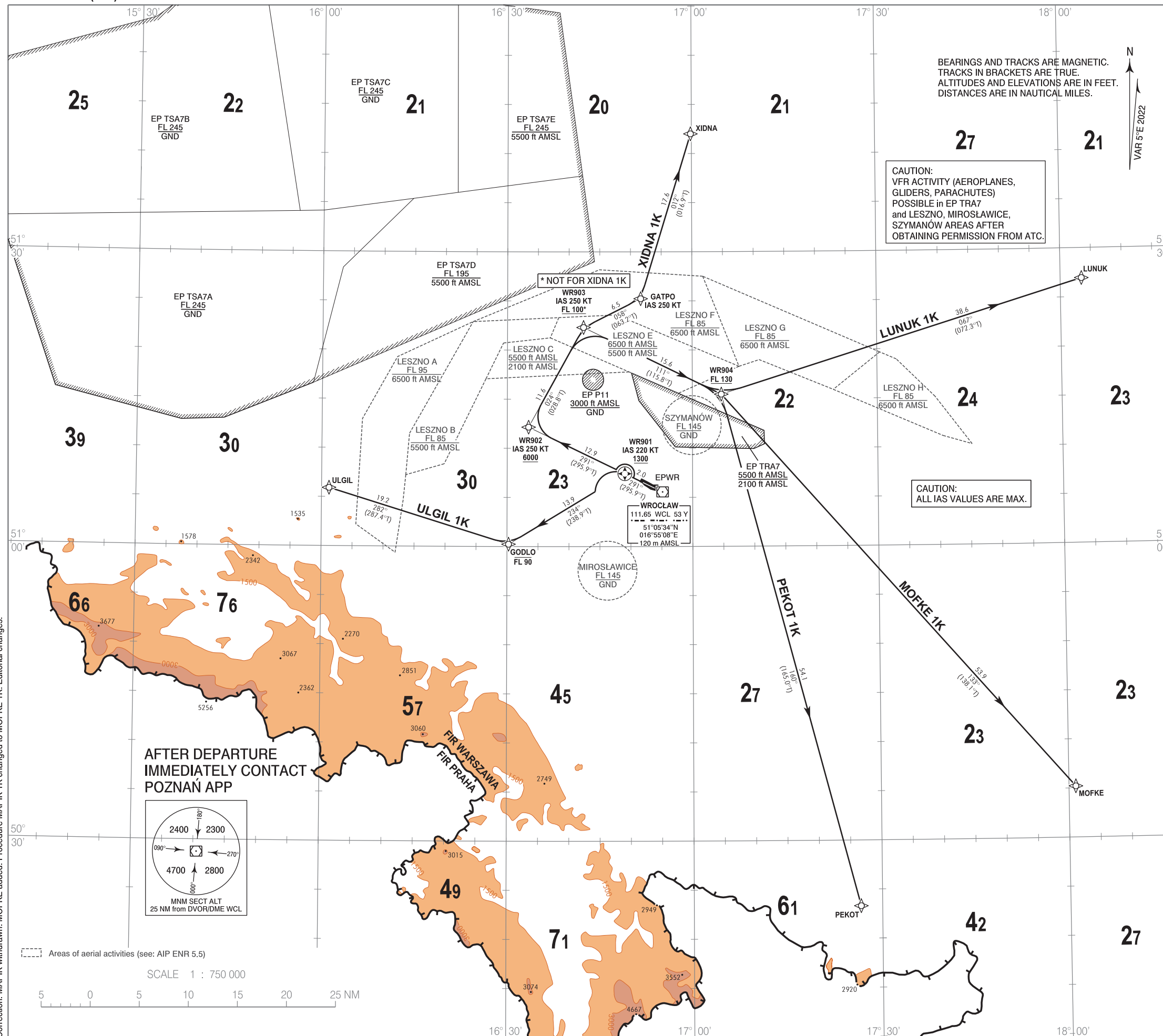
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
LUNUK	51 26 56.0 N	018 03 27.0 E
XIDNA	51 42 00.0 N	016 59 51.0 E
ULGIL	51 05 55.0 N	016 01 12.0 E
PEKOT	50 23 18.0 N	017 26 36.0 E
MOFKE	50 35 12.0 N	018 01 06.0 E
NUDRO	51 09 55.0 N	017 19 32.0 E
DER11(THR29)	51 05 56.3 N	016 53 52.7 E
WR801	51 04 11.2 N	016 59 34.8 E
WR802	51 03 09.4 N	017 02 55.3 E
WR803	51 21 16.9 N	017 12 37.1 E
WR811	51 17 58.7 N	017 35 48.9 E
WR821	50 54 18.6 N	016 51 57.2 E
WR822	50 58 15.2 N	016 39 04.1 E
WR823	50 52 25.9 N	016 34 37.7 E
WR824	50 32 48.5 N	017 09 49.8 E
OBOVI	51 01 17.1 N	016 29 05.1 E
WR832	51 01 53.2 N	016 21 13.5 E
WR841	50 52 52.8 N	017 26 41.4 E

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

TRANSITION ALTITUDE 6500

Poznań APPROACH 123.040, 128.925
Wrocław DELIVERY 121.805
Wrocław TOWER 120.255

**Wrocław - Strachowice
RWY 29**

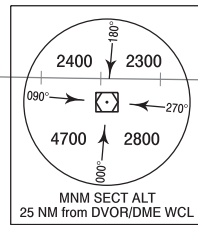


1. RNAV 1 approval required to conduct these procedures without additional restrictions. However it is possible to utilize RNAV 1 trajectories by RNAV 5 only approved aircraft. The following restriction apply: A/c equipped with RNAV 5 systems without navigation database, and requiring manual data input are exempted from the utilization of RNAV 1 procedures.
2. All aircraft which can not follow and utilize RNAV 1 procedures shall advise ATC before start up. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
3. Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours).
4. MAX IAS during initial turn as indicated in route description.
5. Aircraft unable to achieve SID profile restrictions must request non-standard departure from ATC before start-up.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

- SET TRANSPONDER TO 7600
- a) Continue on assigned and acknowledged SID. After 3 minutes climb to FPL flight level.
 - b) If being vectored, continue on assigned heading for 3 minutes then proceed direct to last SID WP climbing to FPL flight level.

**AFTER DEPARTURE
IMMEDIATELY CONTACT
POZNAŃ APP**



Areas of aerial activities (see: AIP ENR 5.5)

SCALE 1 : 750 000



Correction: MAPIK withdrawn. MOFKE added. Procedure MAPIK 1K changed to MOFKE 1K. Editorial changes.

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

**WROCLAW/Strachowice
RWY 29**

XIDNA 1K

PDG 7.1% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL WR902

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WR902	-	291 (295.9)	12.93	-	+6000 ft	-250	RNAV 1
002	TF	WR903	-	024 (028.8)	11.60	-	-	-250	RNAV 1
003	TF	GATPO	-	058 (063.2)	6.51	-	-	-250	RNAV 1
004	TF	XIDNA	-	012 (016.9)	17.55	-	-	-	RNAV 1

LUNUK 1K

PDG 7.1% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL WR903

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WR902	-	291 (295.9)	12.93	-	+6000 ft	-250	RNAV 1
002	TF	WR903	-	024 (028.8)	11.60	-	+FL100	-250	RNAV 1
003	TF	WR904	-	111 (115.8)	15.59	-	+FL130	-	RNAV 1
004	TF	LUNUK	-	067 (072.3)	38.57	-	-	-	RNAV 1

MOFKE 1K

PDG 7.1% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL WR903

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WR902	-	291 (295.9)	12.93	-	+6000 ft	-250	RNAV 1
002	TF	WR903	-	024 (028.8)	11.60	-	+FL100	-250	RNAV 1
003	TF	WR904	-	111 (115.8)	15.59	-	+FL130	-	RNAV 1
004	TF	MOFKE	-	133 (138.1)	53.86	-	-	-	RNAV 1

PEKOT 1K

PDG 7.1% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UNTIL WR902

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WR902	-	291 (295.9)	12.93	-	+6000 ft	-250	RNAV 1
002	TF	WR903	-	024 (028.8)	11.60	-	+FL100	-250	RNAV 1
003	TF	WR904	-	111 (115.8)	15.59	-	+FL130	-	RNAV 1
004	TF	PEKOT	-	160 (165.0)	54.06	-	-	-	RNAV 1

ULGIL 1K

PDG 7.1% REQUIRED DUE TO OPERATIONAL REASONS UP TO FL 100

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	FLY - OVER	COURSE/TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	TURN DIRECTION	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	CF	WR901	Y	291 (295.9)	2.04	-	+1300 ft	-220	RNAV 1
002	TF	GODLO	-	234 (238.9)	13.86	-	-FL90	-	RNAV 1
003	TF	ULGIL	-	282 (287.4)	19.20	-	-	-	RNAV 1

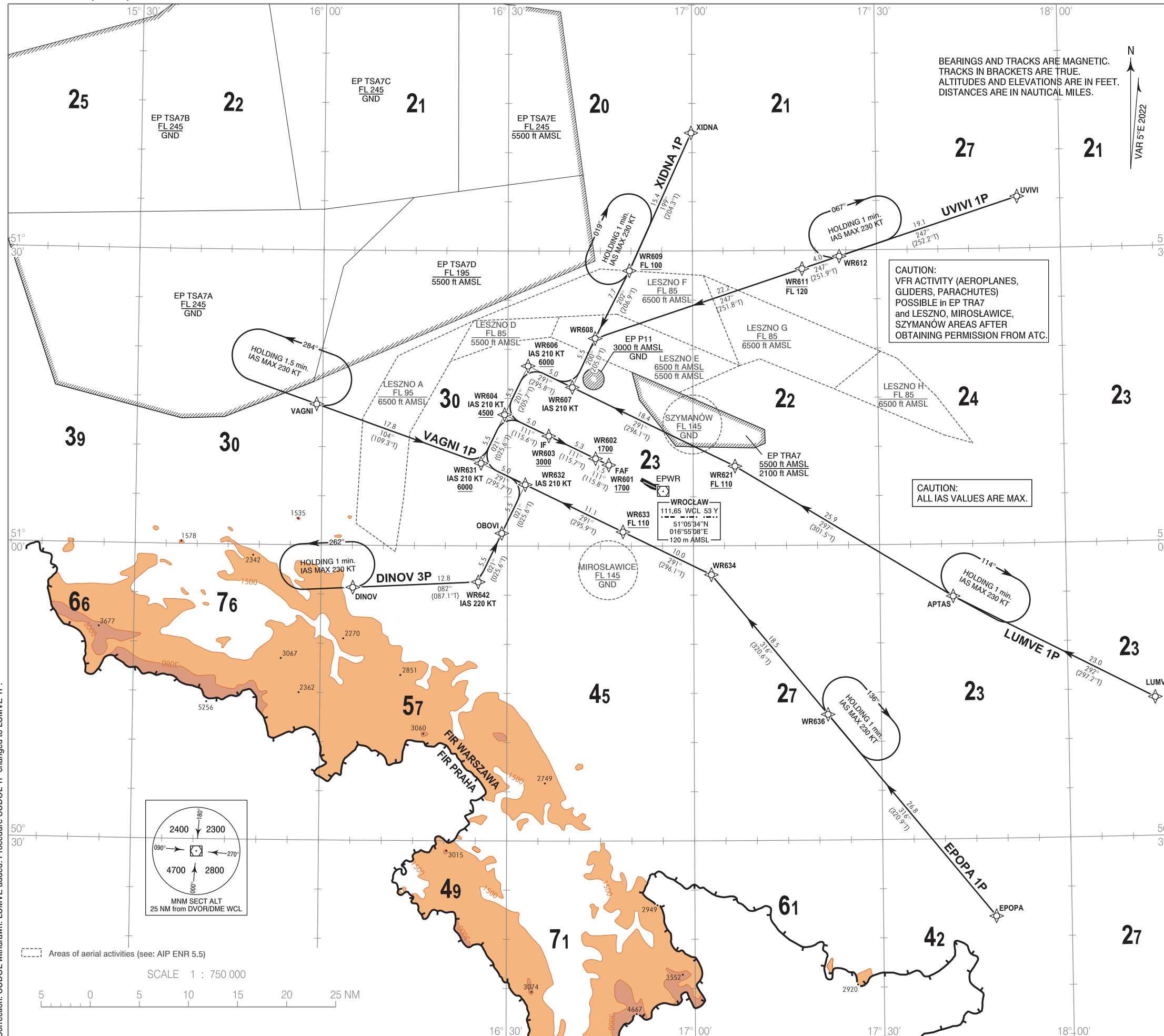
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
LUNUK	51 26 56.0 N	018 03 27.0 E
XIDNA	51 42 00.0 N	016 59 51.0 E
PEKOT	50 23 18.0 N	017 26 36.0 E
MOFKE	50 35 12.0 N	018 01 06.0 E
GATPO	51 25 13.8 N	016 51 38.9 E
GODLO	51 00 14.0 N	016 30 15.0 E
ULGIL	51 05 55.0 N	016 01 12.0 E
DER29(THR11)	51 06 31.7 N	016 51 57.0 E
WR901	51 07 25.1 N	016 49 02.2 E
WR902	51 12 09.2 N	016 33 27.3 E
WR903	51 22 18.2 N	016 42 21.4 E
WR904	51 15 29.4 N	017 04 42.0 E

RNAV 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Poznań APPROACH 123.040, 128.925
Wrocław TOWER 120.255
ATIS 124.330

Wrocław - Strachowice
RWY 11



- RNAV 1 approval required to conduct these procedures without additional restrictions. However it is possible to utilize RNAV 1 trajectories by RNAV 5 only approved aircraft. The following restriction apply: A/c equipped with RNAV 5 systems without navigation database, and requiring manual data input are exempted from the utilization of RNAV 1 procedures.
- All aircraft which can not follow and utilize RNAV 1 trajectories shall advise ATC upon first contact. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
- Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
- Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on chart. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, CDA technique should be applied.
- Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours). The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

- RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT:
- If STAR was assigned and acknowledged by air crew, set transponder to 7600, continue with FPL and assigned STAR, then execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600.
 - If STAR was assigned and acknowledged by air crew and vectoring was initiated, set transponder to 7600 and continue on assigned heading and last cleared and acknowledged altitude for 2 min. (from setting 7600). Then proceed direct to FAF, execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart.
 - If STAR was not assigned, set transponder to 7600, proceed according to FPL and execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600.

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT:
Set transponder to 7600 and continue flight at FL/altitude last assigned by ATC to DVOR/DME WCL. Descend over DVOR/DME WCL to altitude 3800 ft and then execute an instrument approach for RWY 29 and conduct another approach and landing on the appropriate RWY depending on wind conditions and other circumstances.

Correction: SUDOL withdrawn. LUMVE added. Procedure SUDOL 1P changed to LUMVE 1P.

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

**Wrocław - Strachowice
RWY 11**

XIDNA 1P

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	XIDNA	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	WR609	199 (204.3)	15.38	+FL100	-	RNAV 1
003	TF	WR608	202 (206.9)	7.72	-	-	RNAV 1
004	TF	WR607	200 (205.0)	5.50	-	-210	RNAV 1
005	TF	WR606	291 (295.8)	5.00	+6000 ft	-210	RNAV 1
006	TF	WR604	201 (205.7)	5.50	+4500 ft	-210	RNAV 1
007	TF	WR603	111 (115.6)	5.00	+3000 ft	-210	RNAV 1
008	TF	WR602	111 (115.7)	5.29	+1700 ft	-210	RNAV 1
009	TF	WR601	111 (115.8)	1.50	+1700 ft	-210	RNAV 1

UVIVI 1P

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	UVIVI	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	WR612	247 (252.2)	19.09	-	-	RNAV 1
003	TF	WR611	247 (251.9)	4.00	-FL120	-	RNAV 1
004	TF	WR608	247 (251.8)	22.22	-	-	RNAV 1
005	TF	WR607	200 (205.0)	5.50	-	-210	RNAV 1
006	TF	WR606	291 (295.8)	5.00	+6000 ft	-210	RNAV 1
007	TF	WR604	201 (205.7)	5.50	+4500 ft	-210	RNAV 1
008	TF	WR603	111 (115.6)	5.00	+3000 ft	-210	RNAV 1
009	TF	WR602	111 (115.7)	5.29	+1700 ft	-210	RNAV 1
010	TF	WR601	111 (115.8)	1.50	+1700 ft	-210	RNAV 1

LUMVE 1P

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LUMVE	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	APTAS	292 (297.2)	22.99	-	-	RNAV 1
003	TF	WR621	297 (301.5)	25.85	+FL110	-	RNAV 1
004	TF	WR607	291 (296.1)	18.40	-	-	RNAV 1
005	TF	WR606	291 (295.8)	5.00	+6000 ft	-210	RNAV 1
006	TF	WR604	201 (205.7)	5.50	+4500 ft	-210	RNAV 1
007	TF	WR603	111 (115.6)	5.00	+3000 ft	-210	RNAV 1
008	TF	WR602	111 (115.7)	5.29	+1700 ft	-210	RNAV 1
009	TF	WR601	111 (115.8)	1.50	+1700 ft	-210	RNAV 1

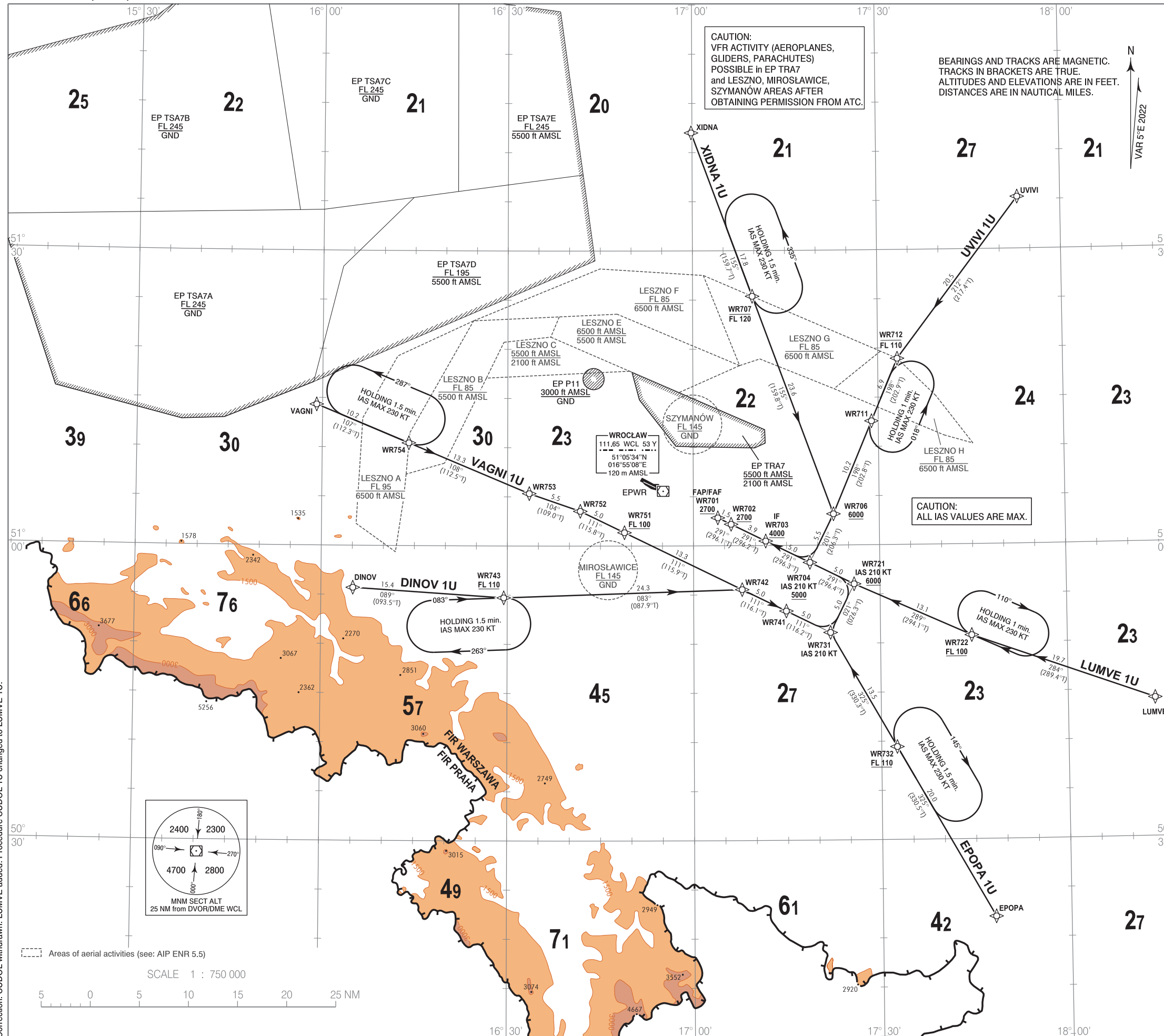
WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
APTAS	50 54 41.0 N	017 41 45.0 E
XIDNA	51 42 00.0 N	016 59 51.0 E
DINOV	50 55 43.0 N	016 05 08.0 E
EPOPA	50 22 05.0 N	017 47 59.0 E
LUMVE	50 44 07.0 N	018 13 56.0 E
UVIVI	51 35 15.0 N	017 53 00.0 E
VAGNI	51 14 19.6 N	015 59 02.9 E
WR601	51 08 14.1 N	016 46 21.7 E
WR602	51 08 53.3 N	016 44 13.1 E
WR603	51 11 11.2 N	016 36 38.9 E
WR604	51 13 21.1 N	016 29 29.0 E
WR606	51 18 18.1 N	016 33 16.5 E
WR607	51 16 08.1 N	016 40 27.0 E
WR608	51 21 06.8 N	016 44 09.2 E
WR609	51 27 59.6 N	016 49 43.3 E
WR611	51 28 07.8 N	017 17 49.7 E
WR612	51 29 22.6 N	017 23 54.5 E
WR621	51 08 05.5 N	017 06 45.5 E
WR631	51 08 23.8 N	016 25 42.4 E
WR632	51 06 14.2 N	016 32 51.6 E
WR633	51 01 26.0 N	016 48 38.5 E
WR634	50 57 03.5 N	017 02 52.0 E
WR636	50 42 47.0 N	017 21 27.9 E
OBOVI	51 01 17.1 N	016 29 05.1 E
WR642	50 56 19.9 N	016 25 19.5 E

RNAV 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION ALTITUDE 6500

Poznań APPROACH 123.040, 128.925
Wrocław TOWER 120.255
ATIS 124.330

Wrocław - Strachowice
RWY 29



CAUTION:
VFR ACTIVITY (AEROPLANES,
GLIDERS, PARACHUTES)
POSSIBLE in EP TRA7
and LESZNO, MIROSŁAWICE,
SZYMANÓW AREAS AFTER
OBTAINING PERMISSION FROM ATC.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC.
TRACKS IN BRACKETS ARE TRUE.
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET.
DISTANCES ARE IN NAUTICAL MILES.

CAUTION:
ALL IAS VALUES ARE MAX.

- RNAV 1 approval required to conduct these procedures without additional restrictions. However it is possible to utilize RNAV 1 trajectories by RNAV 5 only approved aircraft. The following restriction apply: A/c equipped with RNAV 5 systems without navigation database, and requiring manual data input are exempted from the utilization of RNAV 1 procedures.
- All aircraft which can not follow and utilize RNAV 1 trajectories shall advise ATC upon first contact. Radar vectoring will be provided, usually along published procedures.
- Holding patterns as directed by ATC, available for non RNAV 1 approved aircraft.
- Vertical planning information: air crews should plan for possible descent clearance in accordance with vertical restrictions specified on chart. Actual descent clearance will be as directed by ATC. If possible, CDA technique should be applied.
- Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours). The turn to final approach is usually performed by radar vectors to expedite traffic handling and for separation reasons.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

- RNAV 1 APPROVED AIRCRAFT:
- If STAR was assigned and acknowledged by air crew, set transponder to 7600, continue with FPL and assigned STAR, then execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600.
 - If STAR was assigned and acknowledged by air crew and vectoring was initiated, set transponder to 7600 and continue on assigned heading and last cleared and acknowledged altitude for 2 min. (from setting 7600). Then proceed direct to FAF, execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart.
 - If STAR was not assigned, set transponder to 7600, proceed according to FPL and execute approach (ILS or VOR) and land. Descending shall be executed in accordance with vertical restrictions specified on chart after 2 min. from setting 7600.

RNAV 1 NOT APPROVED AIRCRAFT:
Set transponder to 7600 and continue flight at FL/altitude last assigned by ATC to DVOR/DME WCL. Descend over DVOR/DME WCL to altitude 3800 ft and then execute an instrument approach for RWY 29 and conduct another approach and landing on the appropriate RWY depending on wind conditions and other circumstances.

Correction: SUDOL withdrawn. LUMVE added. Procedure SUDOL 1U changed to LUMVE 1U.

**RNAV 1 (GNSS)
STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

**WROCLAW/Strachowice
RWY 29**

XIDNA 1U

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	XIDNA	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	WR707	155 (159.7)	17.76	-FL120	-	RNAV 1
003	TF	WR706	155 (159.8)	23.64	+6000 ft	-210	RNAV 1
004	TF	WR704	201 (206.3)	5.50	+5000 ft	-210	RNAV 1
005	TF	WR703	291 (296.3)	5.00	+4000 ft	-210	RNAV 1
006	TF	WR702	291 (296.2)	3.91	+2700 ft	-210	RNAV 1
007	TF	WR701 (FAP/FAF)	291 (296.1)	1.50	+2700 ft	-210	RNAV 1

UVIVI 1U

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	UVIVI			-	-	RNAV 1
002	TF	WR712	212 (217.4)	20.52	-FL110	-	RNAV 1
003	TF	WR711	198 (202.9)	6.89	-	-	RNAV 1
004	TF	WR706	198 (202.8)	10.23	+6000 ft	-	RNAV 1
005	TF	WR704	201 (206.3)	5.50	+5000 ft	-210	RNAV 1
006	TF	WR703	291 (296.3)	5.00	+4000 ft	-210	RNAV 1
007	TF	WR702	291 (296.2)	3.91	+2700 ft	-210	RNAV 1
008	TF	WR701 (FAP/FAF)	291 (296.1)	1.50	+2700 ft	-210	RNAV 1

LUMVE 1U

SEQUENCE NUMBER	PATH TERMINATOR	WAYPOINT IDENTIFIER	COURSE / TRACK °M (°T)	DISTANCE (NM)	ALTITUDE	SPEED (kt)	NAV SPEC
001	IF	LUMVE	-	-	-	-	RNAV 1
002	TF	WR722	284 (289.4)	19.72	+FL100	-	RNAV 1
003	TF	WR721	289 (294.1)	13.05	+6000 ft	-	RNAV 1
004	TF	WR704	291 (296.4)	5.00	+5000 ft	-	RNAV 1
005	TF	WR703	291 (296.3)	5.00	+4000 ft	-	RNAV 1
006	TF	WR702	291 (296.2)	3.91	+2700 ft	-	RNAV 1
007	TF	WR701	291 (296.1)	1.50	+2700 ft	-	RNAV 1

WAYPOINT IDENTIFIER	COORDINATES	
XIDNA	51 42 00.0 N	016 59 51.0 E
DINOV	50 55 43.0 N	016 05 08.0 E
EPOPA	50 22 05.0 N	017 47 59.0 E
LUMVE	50 44 07.0 N	018 13 56.0 E
UVIVI	51 35 15.0 N	017 53 00.0 E
VAGNI	51 14 19.6 N	015 59 02.9 E
WR701(FAP/FAF)	51 02 50.4 N	017 03 56.8 E
WR702	51 02 10.8 N	017 06 05.0 E
WR703	51 00 27.4 N	017 11 38.9 E
WR704	50 58 15.0 N	017 18 44.8 E
WR706	51 03 10.5 N	017 22 36.4 E
WR707	51 25 21.3 N	017 09 41.5 E
WR711	51 12 35.7 N	017 28 53.6 E
WR712	51 18 56.0 N	017 33 09.0 E
WR721	50 56 02.1 N	017 25 50.1 E
WR722	50 50 43.6 N	017 44 39.6 E
WR731	50 51 06.7 N	017 21 58.8 E
WR732	50 39 26.5 N	017 32 30.6 E
WR741	50 53 19.4 N	017 14 54.1 E
WR742	50 55 31.6 N	017 07 48.8 E
WR743	50 54 43.3 N	016 29 26.1 E
WR751	51 01 21.5 N	016 48 52.8 E
WR752	51 03 32.0 N	016 41 45.0 E
WR753	51 05 19.7 N	016 33 30.5 E
WR754	51 10 26.8 N	016 14 01.1 E

Uwaga: Maksymalna wysokość oczekiwania wynosi 1000 ft AMSL, o ile służba kontroli ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotów.

2.22.1.4

UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost bez zamiaru lądowania na lotnisku ZIELONA GÓRA/Babimost, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR, wlot do CTR jest zabroniony.

Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na lotnisku ZIELONA GÓRA/Babimost, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR lub w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost, należy:

- wykonać do lot do punktu SIERRA i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska ZIELONA GÓRA/Babimost;
- w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne;
- po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem SIERRA do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 minut nad punktem SIERRA i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
- po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę kołowania i oczekiwać na samochód "FOLLOW ME".

Uwaga: punkt NOVEMBER jest niedostępny w procedurze utraty łączności w locie VFR do lotniska ZIELONA GÓRA/Babimost.

2.22.1.5

LOTY SPECJALNE VFR

Jeżeli pułap chmur jest niższy niż 1500 ft lub widzialność w locie jest poniżej 5 km, wykonanie lotu VFR jest dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC na lot specjalny VFR w strefie kontrolowanej lotniska (CTR).

Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwolił na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych takich jak loty medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz działania gaśnicze, obowiązują następujące warunki:

- a) wyłącznie w porze dziennej,
- b) z dala od chmur i z widocznością terenu,
- c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

2.22.2

LOTY SZKOLNE I TECHNICZNE

Loty szkolne IFR w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost i TMA ZIELONA GÓRA mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od ZIELONA GÓRA TWR, tel.: +48-22-574-7705, +48-81-452-7705.

Wymagane jest wpisanie w FPL plan wykonania takich lotów w EPZG.

Note: The maximum holding altitude shall be 1000 ft AMSL, if not determined otherwise by the air traffic control service.

RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR, with destination other than ZIELONA GÓRA/Babimost aerodrome, before reaching the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR limits, entry into CTR is forbidden.

If radio communication fails in flight with destination ZIELONA GÓRA/Babimost aerodrome, before reaching, or within the ZIELONA GÓRA/Babimost CTR limits, the crew shall:

- make an approach to reach SIERRA point and expect visual signals given from the aerodrome control tower of ZIELONA GÓRA/Babimost;
- show all aircraft navigation lights during arrival, approach, and holding;
- after receiving a green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after receiving a red visual signal hold over SIERRA point until receiving a green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- if no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over SIERRA point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
- after landing vacate the runway immediately into the first possible taxiway and wait for the "FOLLOW ME" car.

Note: NOVEMBER point not available in radio communication failure procedure for a VFR flight to ZIELONA GÓRA/Babimost aerodrome.

SPECIAL VFR FLIGHTS

If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in controlled zone (CTR) is obtained.

Except situations when a relevant unit cleared for a helicopter flight in special cases like medical, search and rescue as well as firefighting flight, the following conditions apply:

- a) the flight will be performed during daytime only,
- b) the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,
- c) ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,
- d) the ceiling is not less than 600 ft,
- e) the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.

Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.

TRAINING AND TECHNICAL FLIGHT

IFR training flights within ZIELONA GÓRA/Babimost CTR and ZIELONA GÓRA TMA can be carried out upon prior phone notification and given ATC instructions from ZIELONA GÓRA TWR, phone: +48-22-574-7705, +48-81-452-7705.

The flights within EPZG shall be filed in the FPL.

Loty techniczne w CTR ZIELONA GÓRA/Babimost i TMA ZIELONA GÓRA mogą być wykonane po ich uprzednim telefonicznym zgłoszeniu i uzyskaniu warunków na ich wykonanie od ZIELONA GÓRA TWR, tel.: +48-22-574-7705, +48-81-452-7705.

Wymagane jest wpisanie w FPL plan wykonania takich lotów w EPZG.

Telefoniczne zgłoszenie powinno nastąpić w dniu wykonywania lotu w godzinach aktywności CTR, lub w uzasadnionych przypadkach w dniu poprzedzającym planowany lot.

Technical flights within ZIELONA GÓRA/Babimost CTR and ZIELONA GÓRA TMA can be carried out upon prior phone notification and given ATC instructions from ZIELONA GÓRA TWR, phone: +48-22-574-7705, +48-81-452-7705.

The flights within EPZG shall be filed in the FPL.

The phone notification shall be made on the day of flight within the CTR operation hours or, in justified cases, on the day prior to the planned flight.

2.22.3

OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI

W czasie ograniczonej widzialności starty i lądowania ACFT są dopuszczalne wyłącznie wtedy, gdy RVR wynosi 550 m lub więcej.

LOW VISIBILITY OPERATIONS

During low visibility, aircraft take-offs and landings are permitted only when the RVR is 550 m or more.

EPZG AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
--------------	----------------------	------------------------

2.23.1

Migracja ptaków

Zaobserwowano zwiększone wiosenne przeloty ptaków nad lotniskiem (kierunki N-S, S-N) całą dobę oraz jesienno-zimowe przeloty ze względu na zimowanie danego gatunku w otoczeniu lotniska (trasa zimowisko-żerowisko). Liczne akweny wodne oraz tereny związane z działalnością człowieka zlokalizowane wokół lotniska stanowią atrakcyjne miejsce do życia dla wszelkiej awifauny przez cały rok. Zalecana szczególna uwaga podczas przelotu nad obszarami istotnych koncentracji ptaków oraz terenami fauny wrażliwej na ruch lotniczy w odpowiednich okresach roku.

Bird migration

Increased spring passages of birds over the aerodrome (N-S, S-N directions) 24 HR a day and autumn-winter passages due to wintering of a particular species in the vicinity of the aerodrome (wintering-feeding areas route) have been observed. Numerous water areas and areas linked to human activity located around the aerodrome are an attractive place to live for the whole avifauna throughout the year. Special attention must be paid during flights over the significant bird concentration areas and areas of fauna sensitive to air traffic in relevant periods of the year.

2.23.1.1

Ostrzeżenie

Zwiększone prawdopodobieństwo zderzenia statków powietrznych ze zwierzętami związane z aktywnością lęgową ptaków (myszów, pustułka, jaskółka) zachodzi od 1 maja do 30 września każdego roku. Inne obserwowane w otoczeniu lotniska gatunki zwierząt: żurawie, kaczki krzyżówki, mewy śmieszki, szpaki, jaskółki dymówki oraz inne ptaki wodne i szponiaste. Ponadto zaobserwowano: zające, lisy, borsuki i samy.

Warning

There is an increased likelihood of a collision of aircraft with animals due to bird breeding activity (buzzard, kestrel, swallow) between 1 May and 30 September each year. Other animal species observed in the vicinity of the aerodrome: cranes, mallard ducks, black-headed gulls, starlings, barn swallows and other waterbirds and raptors. Moreover, the following species have been observed: hares, foxes, badgers and roe deers.

2.23.2

Kontrola aktywności zwierząt i raportowanie

Kontrola aktywności zwierząt w polu manewrowym lotniska i jego otoczeniu jest zapewniana oraz dokumentowana w godzinach pracy lotniska przez Dyżurnego Operacyjnego Portu. Stosowane metody zapobiegawcze: samochód, środki sygnalizacyjno-hukowe, ultradźwiękowy odstraszacz ptaków, pułapki żywo łowne, odtów, odstrzał redukcyjny, polityka wysokiej trawy. Każde prawdopodobne zderzenie statku powietrznego ze zwierzęciem podlega sprawdzeniu (inspekcja pola manewrowego, w przypadku lądowania – oględziny statku powietrznego), udokumentowaniu i zgłoszeniu Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz Urzędowi Lotnictwa Cywilnego za pośrednictwem Centralnej Bazy Zgłoszeń (CBZ) przez Dyżurnego Operacyjnego Portu.

Wildlife control and reporting

Animal activity control in the aerodrome manoeuvring area and within its vicinity is provided and documented during aerodrome working hours by the Airport Duty Officer. Preventive methods used: vehicle, flashbangs, ultrasonic bird repeller, traps, live catching, reduction shooting, high grass policy. Every potential collision of aircraft with an animal shall be inspected (manoeuvring area check, in case of landing operation – aircraft inspection), documented and reported to the State Commission of the Aircraft Accident Investigation and the Civil Aviation Authority by means of Central Reporting Database by the Airport Duty Officer.

EPZG AD 2.24	MAPY DOTYCZĄCE LOTNISK	CHARTS RELATED TO THE AERODROME
--------------	------------------------	---------------------------------

AD 2 EPZG 1-1-1

Mapa lotniska - ICAO

Aerodrome Chart - ICAO

AD 2 EPZG 1-1-2

Mapa Lotniska - Rejony odpowiedzialności

Aerodrome Chart - Areas of Responsibility

AD 2 EPZG 2-1-1

Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typ A
RWY 06/24Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A
RWY 06/24

Mapy standardowych dolołów instrumentalnych (STAR) - ICAO

Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO

AD 2 EPZG 5-1-1

RWY 06/24

RWY 06/24

AD 2 EPZG 5-3-1-0

RWY 06/24 RNP 1 (GNSS)

RWY 06/24 RNP 1 (GNSS)

Mapy instrumentalnych podejść - ICAO

Instrument Approach Charts - ICAO

AD 2 EPZG 6-1-1

ILS z RWY 24 (CAT A/B/C/D)

ILS z RWY 24 (CAT A/B/C/D)

AD 2 EPZG 6-1-3

ILS y or LOC y RWY 24 (CAT A/B/C/D)

ILS y or LOC y RWY 24 (CAT A/B/C/D)

AD 2 EPZG 6-2-1

VOR RWY 06 (CAT A/B/C/D)

VOR RWY 06 (CAT A/B/C/D)

AD 2 EPZG 6-2-3

VOR RWY 24 (CAT A/B/C/D)

VOR RWY 24 (CAT A/B/C/D)

AD 2 EPZG 6-6-1-1

RNP RWY 06 (CAT A/B/C/D)

RNP RWY 06 (CAT A/B/C/D)

AD 2 EPZG 6-6-2-1

RNP RWY 24 (CAT A/B/C/D)

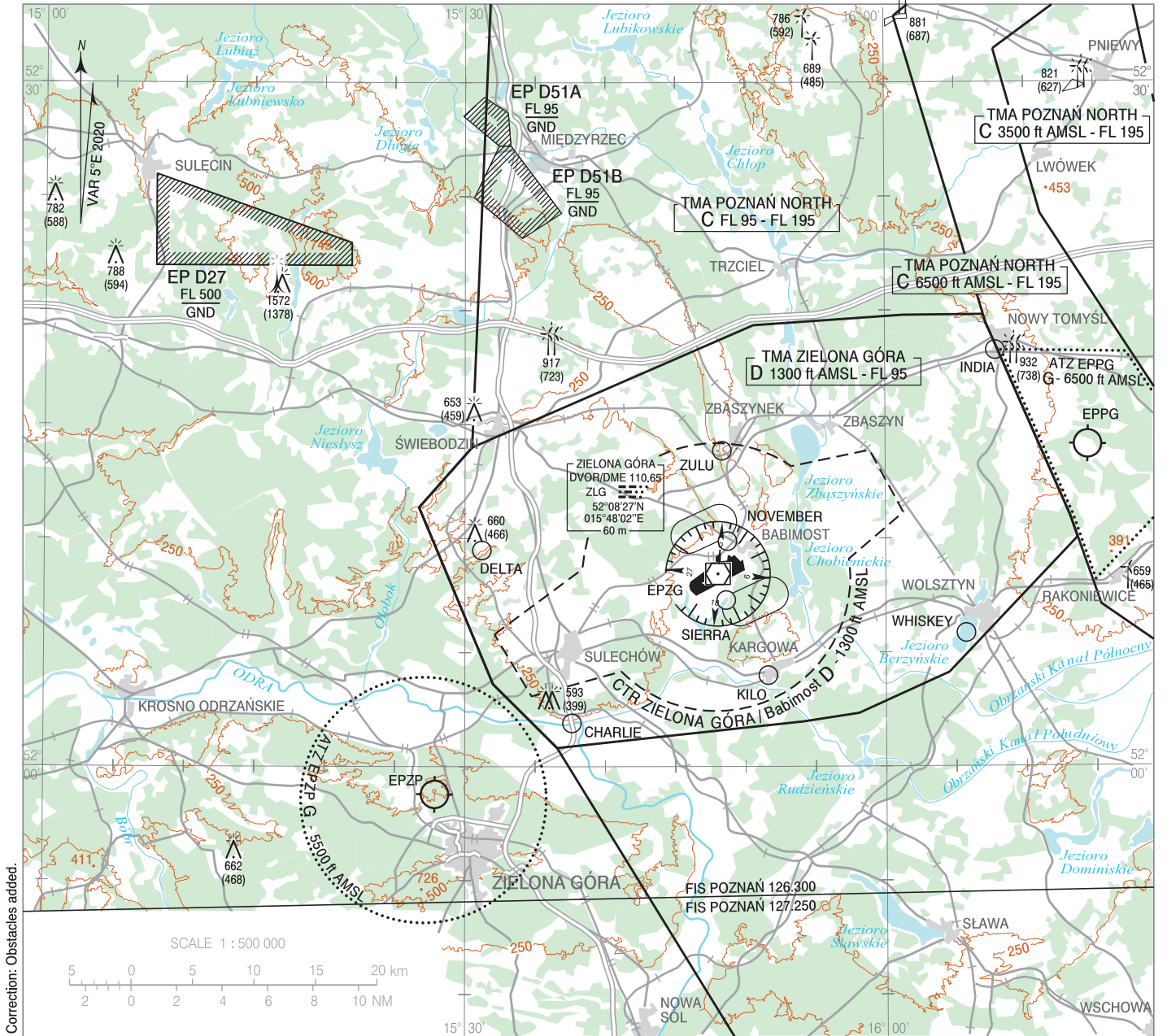
RNP RWY 24 (CAT A/B/C/D)

**VISUAL
OPERATION
CHART**

**AERODROME ELEV 194 ft
HEIGHTS RELATED TO AD ELEV**

Poznań APPROACH 128.925
Zielona Góra TOWER 118.755

Zielona Góra - Babimost



POINT ID	LATITUDE	LONGITUDE	POINT DESCRIPTION
CHARLIE	52°01'54"N	015°37'37"E	Cigacice town
DELTA	52°09'29"N	015°31'12"E	Darnawa town
INDIA	52°18'15"N	016°07'53"E	Railway station at Nowy Tomysł town
KILO	52°04'00"N	015°51'36"E	Railway station at Kargowa town
NOVEMBER	52°09'53"N	015°48'43"E	Level crossing in Babimost
SIERRA	52°07'18"N	015°48'37"E	North-eastern part of Wojnowskie Lake
WHISKEY	52°05'51"N	016°05'43"E	Southern edge of Berzyńskie Lake
ZULU	52°13'51"N	015°48'20"E	Railway bridge near Zbąszynek town